



Catalogue 52-216 Annual

Catalogue 52-216 Annuel

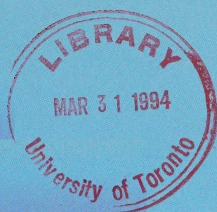
Government
Publications

Rail in Canada

1992

Le transport ferroviaire au Canada

1992



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Yasmin Sheikh
Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-2518) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax (1-902-426-5331)	Regina (1-306-780-5405)
Montreal (1-514-283-5725)	Edmonton (1-403-495-3027)
Ottawa (1-613-951-8116)	Calgary (1-403-292-6717)
Toronto (1-416-973-6586)	Vancouver (1-604-666-3691)
Winnipeg (1-204-983-4020)	

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Yasmin Sheikh
Section des transports de surface et maritime,
Division du transport,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2518) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax (1-902-426-5331)	Regina (1-306-780-5405)
Montréal (1-514-283-5725)	Edmonton (1-403-495-3027)
Ottawa (1-613-951-8116)	Calgary (1-403-292-6717)
Toronto (1-416-973-6586)	Vancouver (1-604-666-3691)
Winnipeg (1-204-983-4020)	

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Rail in Canada

1992

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le transport ferroviaire au Canada

1992

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1994

Price: Canada: \$45.00
United States: US\$54.00
Other Countries: US\$63.00

Catalogue No. 52-216

ISSN 0843-4530

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division du
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Mars 1994

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

N° 52-216 au catalogue

ISSN 0843-4530

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David J. Dodds**, director, **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section and **Andrea Mathieson**, Head Surface Transport Unit.

Yasmin Sheikh, the Unit Head and **Angus MacLean**, the Survey Manager of the Rail Unit, were the principal authors of this publication. Technical assistance was provided by **John Nicoletta** and **David Binks**.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **David J. Dodds**, directeur, **Jim Cain**, chef de la Section des transports terrestre et maritime et **Andrea Mathieson**, chef de la section des transports terrestres.

Yasmin Sheikh, le chef, et **Angus MacLean**, le gérant de sondage, de la section de transport ferroviaire sont les auteurs principaux. **John Nicoletta** et **David Binks** ont prêté leur assistance technique.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

Rail in Canada

Table des matières

Le Transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Highlights	5	Faits saillants	5
Content, Design and Objectives of the Publication	7	Contenu, plan et objectifs de la publication	7
Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	8	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	8
Competition and Cooperation with Other Modes	11	Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport	11
Chapter 1	15	Chapitre 1	15
General Overview	15	Aperçu général	15
Summary Statistics, 1987 and 1992	15	Statistiques sommaires, 1987 et 1992	15
Carrier Activity, 1987 and 1992	15	Activités des transporteurs, 1987 et 1992	15
Operating Revenues by source, 1987-1992	18	Indicateurs opérationnels et financiers, 1987-1992	18
Operating Expenses	21	Dépenses d'exploitation	21
Financial Ratios	26	Ratios financiers	26
Inventory of Equipment	28	Inventaire du matériel	28
Chapter 2	29	Chapitre 2	29
Financial Statistics and Property Accounts	29	Statistiques sur les finances et les comptes d'immobilisations	29
Operating Revenues and Expenses	29	Recettes et dépenses d'exploitation	29
Operating Revenues by Source	34	Recettes d'exploitation selon la source	34
Operating Revenues by Carrier	34	Recettes d'exploitation selon le transporteur	34
Operating Expenses by Source	35	Dépenses d'exploitation selon la source	35
Operating Ratio by Carrier	36	Ratio d'exploitation selon le transporteur	36
Balance Sheet and Property Accounts	37	Bilan et comptes d'immobilisations	37
Chapter 3	45	Chapitre 3	45
Operating, Fuel and Inventory Statistics	45	Statistiques sur l'exploitation, le carburant et les inventaires	45
Track Operated	45	Voies exploitées	45
Fuel and Power Consumed	47	Carburant et énergie électrique consommés	47
Operating Indicators	47	Indicateurs opérationnels	47
Traffic Statistics	54	Statistiques sur le trafic	54
Inventory of Equipment	57	Inventaire du matériel	57
Chapter 4	59	Chapitre 4	59
Employment Statistics	59	Statistiques sur l'emploi	59
Summary Statistics by Class of Carrier	59	Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs	59
Summary Statistics by Function	63	Statistiques sommaires selon la catégorie professionnelle	63
Summary Statistics by Occupational Classifications of Class I Railways	63	Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de catégorie I	63

Table of Contents – Concluded

Rail in Canada

Table des matières – fin

Le transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Chapter 5	65	Chapitre 5	65
Commodity Statistics	65	Statistiques sur les marchandises	65
Total Freight Tonnage by Commodity Section	66	Tonnage total, selon la catégorie de marchandises	66
Revenue freight receiving initial haul by Region and Commodity Section, 1992	66	Marchandises payantes en transport initial, selon la région et la catégorie de marchandises, 1992	66
Leading Commodities Handled	67	Principales marchandises manutentionnées	67
Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities, 1992	67	Tonnage selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises, 1992	67
Chapter 6	89	Chapitre 6	89
Financial Statistics and Revenue Freight Loaded by Quarter, 1992-1993	89	Statistiques financières et de chargements de marchandises payantes selon le trimestre, 1992-1993	89
Introduction	89	Introduction	89
Summary Statistics: 1992 and 1993	89	Statistiques sommaires: 1992 et 1993	89
Revenues and Expenses, January 1 to November 30, 1992-1993	91	Recettes et dépenses, du 1er janvier au 30 novembre, 1992 et 1993	91
Chapter 7	93	Chapitre 7	93
Special Studies	93	Études spéciales	93
7.1 Railways on Track....Trends in the Railway Industry	93	7.1 Sur la voie.....du transport ferroviaire; Tendances du secteur du transport ferroviaire	93
7.2 Transportation of Dangerous Goods by rail, 1992	106	7.2 Transport ferroviaire des marchandises dangereuses, 1992	106
Chapter 8	115	Chapitre 8	115
Survey Concepts and Data Limitations	115	Concepts d'enquête et limites des données	115
Collection Authorities and Related Classifications	115	Organismes de collecte et classifications connexes	115
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	116	Méthodes et champ d'enquête et limites des données	116
Glossary	119	Glossaire	125

Highlights

The highlights presented below are based on various surveys of the Canadian railway transport industry. The objectives, coverage and methodology of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 8** of this publication.

General Overview: 1987-1992

- Between 1987 and 1992, operating revenues of Canadian railways decreased 12.5% while operating expenses increased by 13.9%. The operating ratio, therefore, deteriorated from 0.87 in 1987 to 1.13 in 1992.
- There was a decrease of 7.7% in tonnes transported and 6.4% in tonne-kilometres performed.
- There was a notable decline in employment in the railway industry between 1987 and 1992. The number of employees decreased by 24.2%, down from 82 thousand to 62 thousand. During the same period, compensation increased by 1.6%.

Operating Statistics: 1992

- There was a decrease of 3.5% in the operating revenues of Canadian railways in 1992 compared with 1991. This was a result of lower freight rates due to a weak economy and disruptions in the coal industry because of labour disputes.
- In contrast, operating expenses increased 13.7% compared to 1991, as railways made provisions for termination costs associated with work force reductions.
- CN's transportation activities generated 49.8% of the industry's total operating revenues compared to 33.8% for CP, 6.9% for VIA and 9.5% for the remaining carriers.
- VIA received 66.5% of the government subsidies paid in 1992. CN, CP and other carriers obtained 19.1%, 6.0% and 8.4% of such payments, respectively.

Faits saillants

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur l'industrie du transport ferroviaire Canadienne. Les objectifs, la couverture et la méthodologie de ces enquêtes ne sont pas nécessairement identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le **chapitre 8 sur les concepts d'enquête et limites des données**.

Un aperçu global: 1987-1992

- Les recettes du transport ferroviaire de marchandises ont diminué de 12.5% entre 1987 et 1992, alors que les frais d'exploitation se sont accrus de 13.9%. Le ratio d'exploitation, est donc, passé de 0.87 en 1987 à 1.13 en 1992.
- Le tonnage des marchandises transportées et tonnes-kilomètres ont baissé de 7.7% et 6.4% respectivement.
- L'effectif entre 1987 et 1992 a subi une baisse notable. Le nombre des employés a diminué de 24.2%, allant de 82,000 à 62,000. Pendant la même période, la rémunération a augmenté de 1.6%.

Statistiques d'exploitation, 1992

- Les recettes totales d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont diminué de 3.5% en 1992, en comparativement en 1991, grâce à une baisse des tarifs du transport de marchandises en raison du ralentissement de l'économie et des difficultés dans l'industrie du charbon en Colombie-Britannique.
- Contrairement, des dépenses d'exploitation ont augmenté de 13.7% comparativement en 1991, car les sociétés ferroviaires tentant de prévoir des provisions pour les coûts associés à la réduction des effectifs.
- Le CN a représenté 49.8% des recettes totales d'exploitation du secteur, en comparaison à 33.8% pour le CP, 6.9% pour VIA Rail et 9.5% pour les autres transporteurs.
- Les subventions versées à VIA Rail ont représenté 66.5% du total des paiements gouvernementaux, en 1992. Le CN, le CP et les autres transporteurs ont obtenu respectivement 19.1%, 6.0% et 8.4% des mêmes subventions.

- Diesel oil consumption was 1.9 billion litres, electric energy 32 million Kw.h and crude oil 134 million litres at a total cost of \$573 million. Energy costs represented 7.4% of the total operating expenses in 1992, down from 9.4% in 1991.
- Employment in the railway industry dropped in 1992 by 3.9%, while total compensation increased by 2.5%. As a result, the average compensation per employee increased 6.7%, from \$43 thousand in 1991 to \$46 thousand in 1992.

Freight Traffic Statistics : 1992

- Total freight traffic (excluding interlining between carriers) was 239.8 million tonnes, a decrease of 2.4% from the 1991 volume of 245.7 million tonnes. Of the total tonnage transported, 94.3% was initially loaded in Canada, while 5.7% was received from United States rail.
- The three top ranking commodities were iron ore and concentrates, bituminous coal and wheat. These commodities, which are mostly transported domestically for marine export, accounted for 39.3% of the total tonnage transported.

Financial Statistics and Revenue Freight loaded, by quarter, 1992-1993

- According to the monthly carloadings survey, tonnes loaded in Canada in 1993 remained almost unchanged at 224 million tonnes, compared to 1992.
- The top 10 commodities accounted for 63.9% of total tonnage in 1993, compared to 66.2% in 1992. The tonnage loaded for these commodities dropped from 148.3 million tonnes in 1992 to 143.5 million tonnes in 1993, mainly due to lower shipments of wheat.
- The operating revenues of seven selected railways in Canada, for the first 11 months of 1993 increased marginally to \$6,251.0 million from \$6,218.1 million, for the same period in 1992.
- The corresponding operating expenses in 1993 decreased to \$6,265.9 million compared to \$6,312.1 million in 1992. This resulted in an improvement in the operating ratio from 1.02 in 1992 to 1.00 in 1993.

- La consommation totale de diesel a été de 1.9 milliards de litres, celle d'énergie électrique, de 32 millions de kWh, et celle de pétrole brut de 134 millions de litres. Le coût global a été de 573 millions de dollars, soit 7.4% des dépenses totales d'exploitation, une réduction de 9.4% en 1991.
- Le nombre d'employés a chuté de 3.9%, alors que la rémunération totale a augmenté de 2.5%. Ainsi, la rémunération moyenne par employé a augmenté de 6.7%, passant de \$43 milles en 1991 à \$46 milles en 1992.

Statistiques sur les marchandises transportées, 1992

- Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, s'est chiffré à 239.8 millions de tonnes, une baisse de 2.4% par rapport au tonnage enregistré en 1991 qui était de 245.7 millions de tonnes. De ce tonnage total, 94.3% a été chargée au Canada, alors que 5.7% provenait de raccordements ferroviaires américains.
- Les minerais et concentrés de fer, le charbon et le blé ont constitué les trois principales marchandises. Ces marchandises qui ont été le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer, ont représenté 39.3% du tonnage total transporté.

Statistiques financières et du chargements de marchandises, selon le trimestre, 1992-93

- Les résultats tirés d'enquêtes mensuelles révèlent que les marchandises chargées au Canada en 1993 (224 million de tonnes), ont resté le même en comparaison de 1992.
- En 1993, les 10 marchandises principales ont représenté de 63.9% des chargements totaux au Canada en comparaison à 66.2% en 1992. Le tonnage chargé de ces marchandises a chuté de 148.3 millions de tonnes en 1992 à 143.5 millions de tonnes en 1993, principalement en raison de la diminution des mouvements de blé.
- Pendant les 11 premiers mois de 1993, les recettes totales des sept sociétés ferroviaires au Canada ont augmenté passant à 6,251 millions de dollars comparativement à 6,218 millions de dollars, pendant la même période en 1992.
- Les dépenses d'exploitation correspondantes ont diminué à \$6,266 millions de dollars par rapport à \$6,312.1 millions de dollars en 1992. Ceci a entraîné une amélioration du ratio d'exploitation qui est passé de 1.02 en 1992 à 1.00 en 1993.

Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations which highlight financial and operating indicators over selected time periods.

It also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a six year period. The core chapters that follow, provide more in-depth analysis on the economic performance; operating and financial structure.

Finally, it includes the following special studies:

- Railways on Track.....
Trends in the Railway Industry
- Transportation of Dangerous Goods, 1992.

Attention Users!

The following changes in the coverage, data and format apply to this publication:

- Chapters 1 and 2 of previous publications contained data series in constant dollars. After a review of the methodology of the index used, it is felt that the transportation component of the Consumer Price Index (CPI) does not accurately reflect a change in the cost of transporting freight. Publication of tables in constant dollars is, therefore, being discontinued. For users who wish to continue the original data series, this index is still available from the Prices Division (613) 951-9606 and published in Consumer Price Index, catalogue number 62-001, monthly.
- The Railway Origin and Destination data series, published in previous issues as chapter 6 were not available for 1992 in time for the publication. As soon as data are received they will be published in a service bulletin and users will be notified.

Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication fournit des renseignements sur la taille et la structure du secteur canadien du transport ferroviaire. Elle contient un certain nombre de graphiques qui présentent des indicateurs financiers et opérationnels pour des périodes données.

La publication fournit également un bref aperçu historique de l'évolution et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. Elle contient par ailleurs un résumé sur le niveau de concurrence et sur la collaboration entre les sociétés ferroviaires et les autres modes de transport.

Le premier chapitre présente un aperçu global du secteur du transport ferroviaire, notamment des variables générales s'échelonnant sur une période de six ans. Les principaux chapitres suivants fournissent une analyse plus approfondie du rendement, de la structure financière et opérationnelle.

Enfin, la publication renferme les études spéciales suivantes :

- Sur la voie... du transport ferroviaire
Tendances du secteur du transport ferroviaire
- Transport de marchandises dangereuses, 1992

Avis aux utilisateurs!

Des modifications ont été apportées au champ d'observation, aux données et au format de la publication :

- Dans les chapitres 1 et 2 des publications précédentes, les données étaient fournies en dollars constants. Après avoir examiné la méthode d'établissement de l'indice, il a été convenu que la composante des transports de l'Indice des prix à la consommation (IPC) ne traduisait pas exactement la variation des coûts du transport de marchandises. La diffusion de tableaux de données en dollars constants est donc abandonnée. Les utilisateurs qui désirent obtenir les données originales peuvent obtenir l'indice en s'adressant à la Division des prix (613-951-9606) ou en consultant la publication mensuelle Indice des prix à la consommation, (n°62-001 au catalogue).
- La série de données sur l'origine et la destination des marchandises ferroviaires qui paraissaient au chapitre six n'est pas disponible pour 1992. Elle sera publiée séparément dans un bulletin de service dès qu'elle sera disponible.

- Statistics Canada undertakes a periodic review of the classification of industries in order to ensure that they are as homogeneous as possible, the objective being complete coverage with minimal duplication in different survey programs. Prior to 1991, interurban railways were included with the Railway Transport Industry, while street railways and urban rapid transit carriers were classified under Urban Transit Systems Industry. As of 1991, interurban railways were classified into the Urban Transit Industry. This decision affected the survey universe of the railway industry beginning in 1991, in particular the coverage of Class II and III carriers. A comparison of Class II and III carriers should therefore be undertaken with caution, with prior years.
- An important aspect of Statistics Canada's mandate is to preserve the confidentiality of the reported data. However, for decades, the railway industry was operating under a regulated environment, seeking governmental approval of its shipping rates or charging according to published rates. The railway data were therefore published in detail by carrier and by province/territory, if possible. With the introduction of deregulation, the railways may now negotiate confidential contracts with shippers. In order to preserve the confidentiality, data in chapter 5 have been presented by region since 1991.
- Afin de garantir une couverture complète et de minimiser le double emploi dans les différents programmes d'enquête, Statistique Canada effectue un examen périodique de la classification des industries afin d'en assurer l'uniformité. Avant 1991, les chemins de fer interurbains faisaient partie de l'industrie du transport ferroviaire, tandis que les chemins de fer urbains et les chemins de fer rapides urbains faisaient partie de l'industrie du transport en commun urbain. À partir de 1991, on a reclassifié les chemins de fer interurbains dans l'industrie du transport en commun urbain. Cette décision a influé sur l'univers de l'enquête sur le secteur ferroviaire pour 1991, plus particulièrement sur les transporteurs des catégories II et III. Il faut donc faire preuve de prudence lorsque l'on compare les données des transporteurs de ces catégories avec les données des années précédentes.
- L'un des aspects importants du mandat de Statistique Canada est de respecter la confidentialité des données déclarées. Pendant des décennies, les sociétés ferroviaires ont exploité leurs services selon une structure réglementée, étant tenues de demander l'approbation de l'État pour leurs tarifs de transport ou d'imposer des tarifs conformes aux tarifs publiés. Dans la mesure du possible, les données sur le transport ferroviaire étaient donc diffusées de façon détaillée, selon le transporteur et la province ou le territoire. Depuis l'introduction de la déréglementation, les sociétés ferroviaires peuvent négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les données qui figurent au chapitre 5 sont donc publiées, depuis 1991, selon la région pour garantir la confidentialité des données.

Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean – Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Intercolonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) – Canada's first transcontinental system, were built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Intercolonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mining and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential transportation services to and from remote areas. Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires au Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre Saint-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celui du chemin de fer Intercolonial et du Canadien Pacifique (CP), le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1918, à la suite de la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Intercolonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du pays et en fournissant des services de transport essentiels aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé des activités d'exportation maritime; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. They were often expected to provide services which would benefit the industry served rather than the railways. A prime example was the statutory rates on grain shipments transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, recapitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. At the same time there was also an internal struggle, with the government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart – the Canadian Pacific company – both providing transcontinental transportation services.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. They also extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier transportation capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des trente années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler, cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. À la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des capitaux afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts courus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue du mode de transport moins rigoureusement réglementé qu'est le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création, en 1949, d'une Commission royale chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne avec le Canadien National, une entreprise publique faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique, alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires du Canada ont entrepris la modernisation de leur matériel. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électroniques de réglementation des mouvements et l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques routières.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. It was designed to promote an efficient transportation system and emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, at the same time recognized the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would unduly impede the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations. As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received, new sources of government assistance to indemnify carriers against loss of revenues in the provision of essential services.

By the 1970s, CN and CP were incurring substantial losses on passenger service in spite of federal compensation. In 1977, the federal government took over full responsibility for intercity passenger service by creating VIA Rail.

By 1983, Canadian railways received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

Revisions were made to the federal transport laws by the legislation of the **National Transportation Act 1987**. It recognized the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers were allowed to negotiate confidential contracts with shippers permitted to abandon less rewarding branch lines, at a prescribed annual rate. Shippers have the opportunity to request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. This autonomy, however, leaves the Canadian railway industry increasingly susceptible to the competitive pressures of the market.

Rail service in Newfoundland and Prince Edward Island was discontinued in 1988 and 1990 respectively. A major restructuring of VIA Rail also took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transports du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la "**commodité et la nécessité publiques**" est la principale prémisses de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs qui assurent des services de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. À partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien devait donc recevoir de nouvelles formes d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Dès le début des années 70, le CN et le CP enregistraient des pertes considérables au titre du transport de passagers malgré l'aide de l'État. En 1977, ce dernier a assumé l'entière responsabilité du transport interurbain de passagers en créant VIA Rail.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes courues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements prédéterminé; ces contrôles ont également été assouplis pour les services fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

L'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987** a eu pour effet de modifier les règlements fédéraux sur le transport. En vertu de cette loi, on reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

Les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont été interrompus en 1988 et en 1990 respectivement. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure et abandonner plus de la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux

to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

In 1992, Canada's rail industry generated about \$6.9 billion in revenues and provided employment to some 62,000 employees. At \$3.6 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented over 21% of the transportation sector's contribution to the **Real Domestic Product**. It transported 263 million tonnes of freight and 4 million passengers, operating over 85 000 kilometres of track. During 1992, 94 million tonnes of iron ore, coal and wheat the three leading commodities, were transported by Canadian railways.

Competition and Cooperation with Other Modes

The railway system complements the marine transportation activities. Both modes service quite distinct markets and are traditionally dedicated to the movement of bulk commodities such as minerals and grains. With the advent and increasing use of containers as a medium of transportation, cooperation is expanding to a diversified mix of goods.

Despite certain differences in the type of freight transported, there is a notable level of competition between the rail and truck modes. Since the implementation of the National Transportation Act 1987, the Free Trade Agreement with the United States and North American Free Trade Agreement with the US and Mexico, this competition has intensified for the north-south traffic. In order to compete with the trucking industry for a share of this lucrative market, the major Canadian railways have undertaken new initiatives such as

- integrated Canadian operations with their US rail subsidiaries to form CN North America and CP Rail System;
- signed agreements to establish closer links with the American railways;
- signed agreements with Canadian and American trucking carriers;
- rationalized uneconomic track, particularly in eastern Canada;
- undertook important investment decisions, for example, CN has started the construction of a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan, to handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains. CP and CN have raised overhead clearance of existing tunnels to permit the operation of trains equipped to carry double stack containers. CP bought the Delaware and Hudson Railway and acquired full ownership of the Minneapolis based Soo Line.

subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour être plus concurrentiel à l'égard des autres modes de transport de voyageurs.

En 1992, le secteur ferroviaire canadien a généré des recettes d'environ \$6.9 milliards et employé quelque 62,000 personnes. À \$3.6 milliards (en dollars constants de 1986), la valeur de la production économique a représenté plus de 21% de la contribution du secteur des transports au **produit intérieur réel**. Les sociétés ferroviaires ont transporté 263 millions de tonnes de fret et 4 millions de passagers, et exploité plus de 85 000 kilomètres de voies. En 1992, elles ont transporté 94 millions de tonnes de minerai de fer, de charbon et de blé, soit les trois principales marchandises transportées.

Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport

Le secteur ferroviaire est le complément du secteur maritime, les deux étant chargés de desservir des marchés relativement distincts et de transporter des marchandises en vrac comme les minéraux et les céréales. En raison de l'utilisation accrue de conteneurs comme moyen de transport, leur collaboration s'étend à une variété de marchandises.

Malgré certaines différences dans le type de marchandises transportées, il existe toujours une forte concurrence entre le mode de transport par trains et le mode de transport par camions. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports de 1987, de l'accord de libre-échange avec les États-Unis et de l'accord de libre-échange nord-américain avec les États-Unis et le Mexique, la concurrence s'est intensifiée en ce qui concerne le trafic à destination du sud. Pour faire concurrence aux entreprises de camionnage sur ce marché lucratif, les principales sociétés ferroviaires ont amorcé les initiatives suivantes :

- intégration des activités des sociétés canadiennes à celles des compagnies affiliées américaines pour former CN Amérique du Nord et le système ferroviaire Canadien Pacifique;
- signature d'ententes visant à établir des liens plus étroits avec les sociétés ferroviaires américaines;
- signature d'ententes avec des entreprises de camionnage canadiennes et américaines;
- rationalisation des voies non rentables, surtout dans l'est du Canada;
- mise en oeuvre de décisions majeures en matière d'investissements. Ainsi, le CN a amorcé la construction d'un tunnel sous le fleuve Saint Clair qui sépare l'Ontario et le Michigan dans le but d'y laisser passer des porte-voitures à trois niveaux et des porte-conteneurs à deux niveaux. Le CP et le CN ont élevé la hauteur libre dans les tunnels existants afin de permettre l'exploitation de wagons de conteneurs superposés. Le CP a acheté le Delaware and Hudson Railway et acquis le contrôle entier de la Soo Line sise à Minneapolis.

The railways are relatively fuel efficient and environmentally friendly for carrying heavy loads over long distances. However, due to its inherent flexibility, the trucking industry has been gaining ground over the years. The share of trucking in the gross domestic product¹ of the transportation industries (including pipelines) increased from 33% in 1987 to 34% in 1992, while that of rail decreased from 22% to 21% during the same period.

¹ *Gross Domestic Product by Industry, Catalogue 15-001 Monthly.*

Pour ce qui est du transport de lourds chargements sur de longues distances, les sociétés ferroviaires offrent un mode de transport à faible consommation de carburant et sans danger pour l'environnement. Cependant, le secteur du camionnage gagne du terrain depuis quelques années en raison de sa souplesse inhérente. La part du secteur du camionnage au titre du produit intérieur brut¹ des industries du transport (y compris le transport par pipelines) s'est accrue pour passer de 33% en 1987 à 34% en 1992, tandis que la part du secteur ferroviaire a chuté pour passer de 22% à 21% au cours de la même période.

¹ *Produit intérieur brut par industrie, n° 15-001 au catalogue (mensuel).*

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual Eight issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bilingue Huit numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada, Quarterly, Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel, Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel, Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel, Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation, Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue	51-206
Air Charter Statistics, Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens, Annuel, Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional, issued in 1992.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série, publiée en 1992.	51-501
Railway Carloadings, Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue	52-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel, Bilingue	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue	53-219
Trucking in Canada, Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue	53-222

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation écrite pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Chapter 1

General Overview

The federal regulatory transportation reforms of 1987 provided an impetus to increased competition between and within different modes of transport. In recent years, other industries in Canada have also undergone structural changes to face the challenges brought about by globalization of trade and investment; and technological developments. These changes combined with the recession had a strong impact on the demand for transportation services, as shippers looked for fast, low cost, dependable and convenient service. This chapter provides a series of major rail statistics for the period 1987-1992 to assist in analysing the effects of these developments on the railway industry and emerging trends among carriers.

Summary Statistics, 1987 and 1992

A snapshot of the industry in 1987 and 1992, is presented in table 1.1. The same table also provides the percentage shares of CN, CP, VIA and Class II and III carriers in the totals.

The comparison of the 1987 totals with 1992 shows an industry in hardship because the railways experienced:

- a decrease of 12.5% in operating revenues while operating expenses increased by 13.9%.
- decreases of 7.3% and 6.4% in tonnes transported and tonne-kilometres respectively.
- a notable decline in subsidies (29.4%) and the number of employees (24.2%).
- a decline in train-kilometres (7.4%) and car-kilometres (11.1%).

Carrier Activity, 1987 and 1992

CN maintained its dominance of the selected rail industry measures in 1992. Except for subsidies, its share ranged between 39.5% and 55.8%, while CP's shares ranged from 29.3% to 37.3%. In contrast, VIA rail accounted for 66.5% of the government subsidies and less than 0.8% of the share in other variables. Class II and III carriers generated 9.5% of the

Chapitre 1

Aperçu général

Les réformes apportées à la réglementation fédérale en matière de transports en 1987 ont intensifié la concurrence entre les transporteurs d'un même secteur et entre les divers moyens de transport. Au cours des dernières années, d'autres secteurs au Canada ont également subi des changements structurels rendus nécessaires par la mondialisation des échanges commerciaux et des investissements et par les progrès technologiques. À cause de ces changements et de la récession, la demande dans le secteur des transports a beaucoup changé; de plus en plus, les expéditeurs recherchent un service rapide, fiable, pratique et peu coûteux. Le présent chapitre renferme une série de statistiques importantes sur le transport ferroviaire pour la période allant de 1987 à 1992, statistiques qui permettent d'analyser les effets des changements susmentionnés sur le secteur du transport ferroviaire et les tendances qui se dessinent entre les divers transporteurs.

Statistiques sommaires, 1987 et 1992

Le tableau 1.1 donne un aperçu des changements qu'a subis le secteur du transport ferroviaire en 1987 et en 1992. On y trouve aussi une comparaison des parts en pourcentage du CN, du CP, de VIA Rail et des transporteurs des catégories II et III.

Une comparaison des totaux de 1987 et de ceux de 1992 révèle les difficultés que connaît le secteur du transport ferroviaire. Les sociétés ont connu :

- une baisse de 12.5% des recettes d'exploitation, tandis que les frais d'exploitation se sont accrus de 13.9%;
- une diminution de 7.3% du tonnage des marchandises transportées, et de 6.4% du nombre de tonnes-kilomètres;
- une diminution notable des subventions (29.4%) et du nombre d'employés (24.2%);
- une baisse du nombre de trains-kilomètres (7.4%) et de wagons-kilomètres (11.1%).

Activité des transporteurs, 1987 et 1992

Le CN a continué à dominer certaines activités du secteur ferroviaire en 1992. Si on ne tient pas compte des subventions, sa part a varié entre 39.5% et 55.8%, tandis que la part du CP a varié entre 29.3% et 37.3%. Par contre, la part de VIA Rail a été de 66.5% pour les subventions gouvernementales et de moins de 0.8% pour les autres variables. Les transporteurs des catégories II et III ont généré

Table 1.1

**Financial and Operating Summary Statistics,
Percentage Shares by Carrier, 1987 & 1992**

		Percentage Shares – Parts en pourcentage				
		Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II - III
			Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie II - III
			%			
1992						
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	6,909,544	49.8	33.8	6.9	9.5
Subsidies – Subventions	"	498,148	19.1	6.0	66.5	8.4
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	7,785,996	53.1	33.3	7.0	6.6
Property accounts – Comptes d'immobilisations	"	18,970,032	48.7	32.3	5.2	13.7
Employees – Employés	No.-Nbre	62,316	49.5	33.5	7.6	9.4
Compensation – Rémunération	\$'000	2,871,477	51.4	32.7	7.2	8.6
Tonnes	'000	264 580	39.5	29.3	0.0	31.2
Tonne-km – Tonnes-km	"	250 671 208	53.8	37.3	0.0	8.9
Train-km – Trains-km (total)	"	133 489	52.9	33.3	7.8	6.0
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7 224 271	55.8	35.6	0.8	7.8
1987						
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,899,255	47.1	35.3	9.0	8.6
Subsidies – Subventions	"	705,643	15.4	6.7	73.3	4.7
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	6,838,334	48.5	33.4	10.1	8.0
Property accounts – Comptes d'immobilisations	"	17,190,462	50.5	29.9	5.2	14.3
Employees – Employés	No.-Nbre	82,181	51.3	30.5	8.6	9.6
Compensation – Rémunération	\$'000	2,827,129	53.0	31.5	6.9	8.6
Tonnes	'000	285 455 ^r	37.4	31.9	0.0	30.8
Tonne-km – Tonnes-km	"	267 764 147	51.0	40.3	0.0	8.7
Train-km – Trains-km (total)	"	144 144	48.9	29.9	13.6	7.6
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	8 121 171	52.9	38.5	1.3	7.2

operating revenues, had 13.7% of the property accounts and transported 30.9% of the total tonnage. The high tonnage is due to the resource based commodity mix transported by these carriers.

Operating Revenues

Operating revenues of \$3.4 billion in 1992 generated by CN represented 49.8% of total industry receipts, an increase from 47.1% from its share in 1987. CP's share decreased from 35.3% in 1987 to 33.8% in 1992. The relative share of VIA declined from 9.0% to 6.9% in 1992. The contribution of Class II and III carriers increased from 8.6% in 1987 to 9.5% in 1992.

Government Subsidies

Total subsidies decreased 29.4% from \$705.6 million in 1987 to \$498.1 million in 1992 because of a reduction in subsidy payments for intercity passenger transport in 1990. VIA accounted for 66.5%, of the total payments in 1992 (excluding the western grain transportation payments). CN and CP obtained 19.1% and 6.0% of total government railway subsidies, respectively. Class II and III carriers received 8.4% of the total.

Tableau 1.1

**Statistiques sommaires financières et d'exploitation,
parts en pourcentage selon le transporteur, 1987 & 1992**

Percentage Shares – Parts en pourcentage				
Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II - III
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie II - III
%				
6,909,544	49.8	33.8		9.5
498,148	19.1	6.0	66.5	8.4
7,785,996	53.1	33.3	7.0	6.6
8,970,032	48.7	32.3	5.2	13.7
62,316	49.5	33.5	7.6	9.4
2,871,477	51.4	32.7	7.2	8.6
264 580	39.5	29.3	0.0	31.2
0 671 208	53.8	37.3	0.0	8.9
133 489	52.9	33.3	7.8	6.0
7 224 271	55.8	35.6	0.8	7.8
7,899,255	47.1	35.3	9.0	8.6
705,643	15.4	6.7	73.3	4.7
6,838,334	48.5	33.4	10.1	8.0
7,190,462	50.5	29.9	5.2	14.3
82,181	51.3	30.5	8.6	9.6
2,827,129	53.0	31.5	6.9	8.6
285 455 ^r	37.4	31.9	0.0	30.8
7 764 147	51.0	40.3	0.0	8.7
144 144	48.9	29.9	13.6	7.6
8 121 171	52.9	38.5	1.3	7.2

9.5% des recettes d'exploitation, ont représenté 13.7% des comptes d'immobilisations et ont acheminé 30.9% du tonnage total. Ce tonnage élevé est attribuable au fait que ces sociétés ont transporté surtout des produits dérivés des matières premières.

Recettes d'exploitation

À \$3.4 milliards, les recettes d'exploitation du CN ont représenté 49.8% des recettes totales du secteur en 1992, une hausse par rapport à 1987 (47.1%). La part du CP a chuté, passant de 35.3% en 1987 à 33.8% en 1992. Quant à la part relative de VIA, elle a diminué, passant de 9.0% en 1987 à 6.9% en 1992. La part des transporteurs des catégories II et III a progressé pour passer de 8.6% en 1987 à 9.5% en 1992.

Subventions gouvernementales

L'aide globale a diminué de 29.4%, passant de \$705.6 millions en 1987 à \$498.1 millions en 1992, en raison d'une réduction des subventions au titre du transport interurbain de voyageurs en 1990. VIA Rail a représenté 66.5% du montant total de l'aide gouvernementale versée en 1992 (à l'exclusion des versements pour le transport du grain de l'Ouest). Le CN et le CP ont obtenu respectivement 19.1% et 6.0% de l'aide gouvernementale. Quant aux transporteurs des catégories II et III, leur part a été de 8.4%.

Operating Expenses

In 1992, CN reported additional costs related to work force reduction which increased its share in the operating expenses from 48.5% in 1987 to 53.1% in 1992. CP's share remained almost unchanged at 33.3% while that of VIA and other carriers decreased.

Property Accounts

At \$19.0 billion, the value of the property accounts of all railways in 1992 increased by 10.4% compared to 1987. CN's share in the total declined from 50.5% in 1987 to 48.7% in 1992, while that of CP increased from 29.9% to 32.3% in 1992. The shares of VIA and Class II and III carriers remained about the same at 5.2% and 13.7% respectively.

Number of Employees and Compensation

Like most other sectors in the economy, the railway industry has reduced its labour force as a step towards improving its productivity. Although the number of employees decreased by 24.2% between 1987 and 1992, total compensation increased by 1.6% during the same period.

CN's share in the workforce and compensation paid out declined. It employed 49.5% of the workforce in 1992, down from 51.3% in 1987. Similarly its share in total compensation decreased from 53.0% to 51.4%. On the other hand, CP increased its share of employees from 30.5% and compensation from 31.5% in 1987 to 33.5% and 32.7% respectively in 1992. VIA employed 7.6% of the work force in 1992 compared to 8.6% in 1987 and paid 7.2% in compensation in 1992 compared to 6.9% in 1987. The contribution of Class II and III carriers remained almost unchanged at 9.4% and 8.6% of employment and compensation respectively.

Tonnes and Tonne-kilometres

Between 1987 and 1992, total freight tonnage carried by all railways decreased 7.3%, from 285.5 million tonnes to 264.6 million tonnes. CN's share increased from 37.4% to 39.5% as CP faced difficulties due to disruptions in the coal industry, while Class II carriers maintained their share at 31.2%.

In 1992, CN, CP and Class II carriers performed 53.8%, 37.3% and 8.9% of the tonne-kilometres compared to 51.0%, 40.3% and 8.7% in 1987, respectively.

Train-kilometres and Car-kilometres

CN and CP accounted for 52.9% and 33.3%, respectively, of the total train-kilometres during 1992. VIA rail for 7.8%, while Class II carriers represented

Dépenses d'exploitation

En 1992, le CN a déclaré des dépenses additionnelles liées à la réduction de l'effectif, ce qui a eu pour effet d'accroître sa part des dépenses d'exploitation qui sont passées de 48.5% en 1987 à 53.1% en 1992. La part du CP est demeurée presque inchangée à 33.3%, tandis que celle de VIA Rail et des autres transporteurs a chuté.

Comptes d'immobilisations

La valeur des comptes d'immobilisations de l'ensemble des transporteurs s'élevait à \$19.0 milliards en 1992, une hausse de 10.4% par rapport à 1987. La part du CN a diminué, passant de 50.5% en 1987 à 48.7% en 1992, tandis que celle du CP a augmenté, passant de 29.9% en 1987 à 32.3% en 1992. Les parts de VIA et des transporteurs des catégories II et III sont demeurées pratiquement les mêmes à 5.2% et 13.7% respectivement.

Nombre d'employés et rémunération

Comme tous les autres secteurs de l'économie, le secteur du transport ferroviaire a réduit son effectif dans le but d'accroître sa productivité. Bien que le nombre d'employés ait diminué de 24.2% entre 1987 et 1992, la rémunération totale a augmenté de 1.6% au cours de la même période.

La part du CN pour ce qui est du nombre d'employés et de la rémunération versée a diminué. Le CN employait 49.5% de l'effectif total du secteur en 1992, comparativement à 51.3% en 1987. De la même façon, sa part de la rémunération totale versée est passée de 53.0% en 1987 à 51.4% en 1992. Par contre, au cours de la même période, le CP a vu sa part de l'effectif total passer de 30.5% à 33.5% et sa part de la rémunération totale versée passer de 31.5% à 32.7%. VIA avait à son compte 7.6% de l'effectif total en 1992 par rapport à 8.6% en 1987. Cette société a versé 7.2% de la rémunération totale en 1992, comparativement à 6.9% en 1987. Quant aux transporteurs des catégories II et III, leur part de l'effectif total est demeurée presque inchangée à 9.4% et à 8.6% de l'effectif et de la rémunération respectivement.

Tonnage et tonnes-kilomètres

De 1987 à 1992, le tonnage total transporté par toutes les sociétés ferroviaires a chuté de 7.3%, pour passer de 285.5 millions de tonnes à 264.6 millions de tonnes. La part du CN a progressé pour passer de 37.4% à 39.5%; le CP, pour sa part, a connu des difficultés en raison de conflits dans le secteur du charbon. Les transporteurs de la catégorie II ont conservé leur part à 31.2%.

En 1992, le CN, le CP et les transporteurs de la catégorie II ont représenté respectivement 53.8%, 37.3% et 8.9% du nombre de tonnes-kilomètres, par rapport à 51.0%, 40.3% et 8.7% en 1987.

Trains-kilomètres et wagons-kilomètres

Le CN et le CP ont figuré pour 52.9% et 33.3% respectivement du nombre total de trains-kilomètres en 1992. VIA Rail a figuré pour 7.8%, tandis que les transporteurs de

another 6.0%. In total, train-kilometres decreased 7.4% from 144.1 million in 1987 to 133.5 million in 1992.

Of the 7.2 billion car-kilometres recorded by the railway industry in 1992, CN's share stood at 55.8%, while CP accounted for 35.6% of the total. VIA logged in a minimal share (0.8%), consisting entirely of passenger car-kilometres, while Class II carriers accounted for 7.8%.

It should be noted that in accordance with the Uniform Classification of Accounts, carriers may report operating train and car-kilometres relating to their own operations and those of other carriers using their tracks and ways. This may introduce duplication especially in the data related to VIA's passenger service.

Operating Revenues by source, 1987-1992

Industry statistics, tracing selected financial and operating variables over the period 1987-1992 are presented in tables 1.2 to 1.8.

The total operating revenues of the railway industry have been declining since 1988, except for an increase of 1.3% in 1991. On the other hand, except for 1990, operating expenses have persistently increased since 1987. The sharp increase in 1992 is particularly noticeable as the railways incurred or provided for costs relating to work force reduction and other restructuring charges (figure 1.1).

catégorie II ont représenté un autre 6.0%. Le nombre total de trains-kilomètres a chuté de 7.4% pour passer de 144.1 millions en 1987 à 133.5 millions en 1992.

Sur les 7.2 milliards de wagons-kilomètres enregistrés par les sociétés ferroviaires, le CN en a représenté 55.8%, et le CP, 35.6%. VIA Rail a enregistré une faible part avec 0.8%, qui consistait principalement en voitures-kilomètres, tandis que les transporteurs de catégorie II en ont représenté 7.8%.

Il convient de signaler que, conformément à la Classification uniforme des comptes, les transporteurs peuvent déclarer le nombre de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres en fonction soit de leurs propres opérations, soit des opérations d'autres transporteurs qui utilisent leurs voies. De ce fait même, il peut y avoir double compte, particulièrement dans les données relatives aux services de transport des voyageurs de VIA Rail.

Indicateurs opérationnels et financiers, 1987-1992

Les tableaux 1.2 à 1.8 présentent certaines données financières et opérationnelles pour la période allant de 1987 à 1992.

Les recettes d'exploitation totales des sociétés ferroviaires diminuent depuis 1988, exception faite d'une hausse de 1.3% enregistrée en 1991. Par contre, sauf en 1990, les dépenses d'exploitation n'ont fait qu'augmenter depuis 1987. On observe une hausse marquée en 1992 en raison des dépenses des sociétés ferroviaires au titre de la réduction de l'effectif et d'autres coûts de restructuration (figure 1.1).

Table 1.2

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1987-1992

	Operating revenues – Recettes d'exploitation					
Year	Freight transportation	Passenger transportation	Services to VIA	Government payments	Other	
Année	Transport de fret	Transport de voyageurs	Services à VIA	Paiements gouvernementaux	Autres	Total
\$'000						
1992	5,930,457	158,639	67,434	498,148	254,866	6,909,544
1991	6,184,085	154,985	67,472	491,038	259,072	7,156,652
1990	5,993,115	219,130	84,976	515,043	256,114	7,068,378
1989	6,084,497	317,552	129,174	653,387	262,035	7,446,645
1988	6,571,037	276,843	145,142	764,015	246,102	8,003,139
1987	6,562,532	244,741	181,447	705,643	204,892	7,899,255

Tableau 1.2

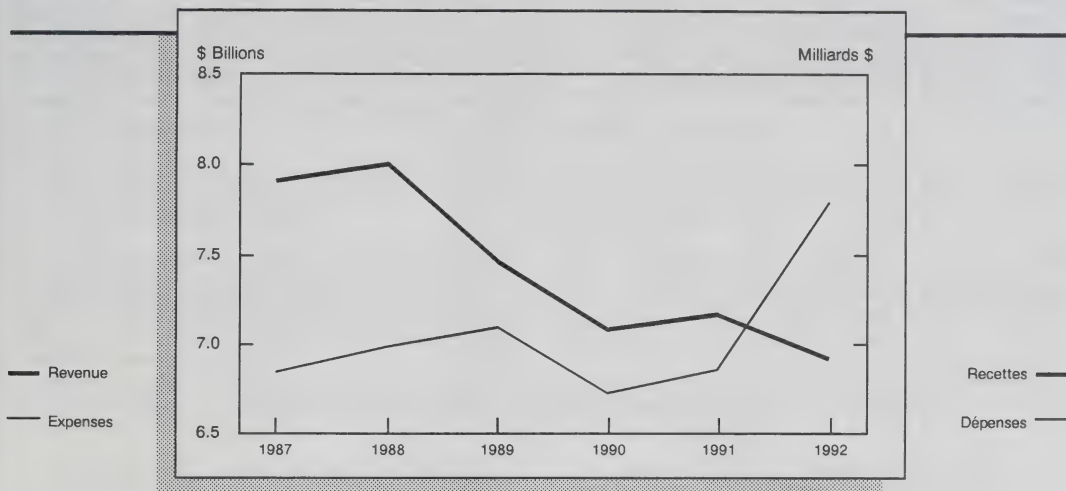
Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1987-1992

Figure 1.1

Figure 1.1

Operating Revenues and Expenses, 1987 - 1992

Recettes et frais d'exploitation, 1987 - 1992



Freight transportation revenues¹ account for over 85% of the total operating revenues. These revenues remained almost unchanged between 1987 and 1988 at \$6.6 billion and declined to \$6.1 billion in 1989 due to decreased shipments of grain following the 1988 drought in the Prairies. The recession depressed these revenues to \$6.0 billion in 1990. Despite the lingering recession, freight revenues got a temporary boost of 3.2% in 1991 from increased exports of wheat and other grains and increased shipments of iron ore and concentrates. But weak economic conditions and labour disputes in the coal mine industry depressed freight revenues once again in 1992, by 4.1%.

Passenger transportation revenues increased from 1987 to 1989. In 1990, the reduction of VIA's operations by half, resulted in a decrease of 31.0% in overall passenger revenues. In 1991, VIA concentrated on improving its services on the remaining routes and added 2.0% to its revenues compared to 1990. However, the coverage of the Annual Survey of Railways changed in 1991 (please refer to page 8), hence the decrease in overall passenger revenues in 1991. In 1992, VIA continued its efforts at improvements resulting in another increase in total passenger revenues of 2.5%.

¹ Western Grain transportation payments are included in freight revenues.

Les recettes tirées du transport des marchandise¹ ont représenté plus de 85% des recettes d'exploitation totales. Ces recettes sont demeurées presque inchangées entre 1987 et 1988 à \$6.6 milliards et ont été réduites à \$6.1 milliards en 1989 en raison de la diminution des expéditions de céréales attribuable à la sécheresse qui a sévi dans les Prairies en 1988. La récession a eu pour effet de réduire les recettes à \$6.0 milliards en 1990. Même si la récession n'était pas finie, les recettes tirées du transport de marchandises ont affiché une reprise provisoire de 3.2% en 1991 attribuable à la croissance des exportations de blé et d'autres céréales et à l'augmentation des expéditions de minerais et de concentrés de fer. Cependant, les recettes ont à nouveau chuté de 4.1% en 1992 en raison du ralentissement économique et de conflits de travail dans le secteur des mines de charbon.

Les recettes tirées du transport des voyageurs ont augmenté de 1987 à 1989. En 1990, la réduction de moitié des opérations de VIA Rail a entraîné une baisse de 31.0% des recettes globales tirées du transport des voyageurs. En 1991, VIA s'est efforcée d'améliorer le service offert sur les voies qu'elle continuait d'exploiter, ce qui a fait grimper les recettes de 2.0% par rapport à 1990. Cependant, le champ d'observation de l'enquête annuelle sur les chemins de fer a changé en 1991 (voir page 8), ce qui explique la diminution des recettes globales tirées du transport des voyageurs cette année-là. En 1992, VIA Rail a poursuivi ses efforts d'amélioration, ce qui a amené une croissance de 2.5% des recettes totale du transport des voyageurs.

¹ Y compris les versements pour le transport du grain de l'Ouest.

Government subsidies increased by 1.5% in 1992 after declining since 1988. VIA Rail being the principal recipient of such payments, the largest decrease (21.2%) took place between 1989 and 1990, when its operations were drastically reduced. In absolute terms these payments decreased by 29.4%, between 1987 and 1992. The share of subsidies in the operating revenues also decreased from 8.9% in 1987 to 7.2% in 1992.

Les **subventions gouvernementales** se sont accrues de 1.5% en 1992 après avoir chuté depuis 1988. VIA Rail étant le principal bénéficiaire de tels paiements, la plus forte baisse (21.2%) a été enregistrée en 1989 et en 1990 lorsque les opérations de VIA ont été considérablement réduites. En termes absolus, ces paiements ont diminué de 29.4% entre 1987 et 1992. La part des subventions au titre des recettes d'exploitation a également régressé pour passer de 8.9% en 1987 à 7.2% en 1992.

Figure 1.2

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1987-1992

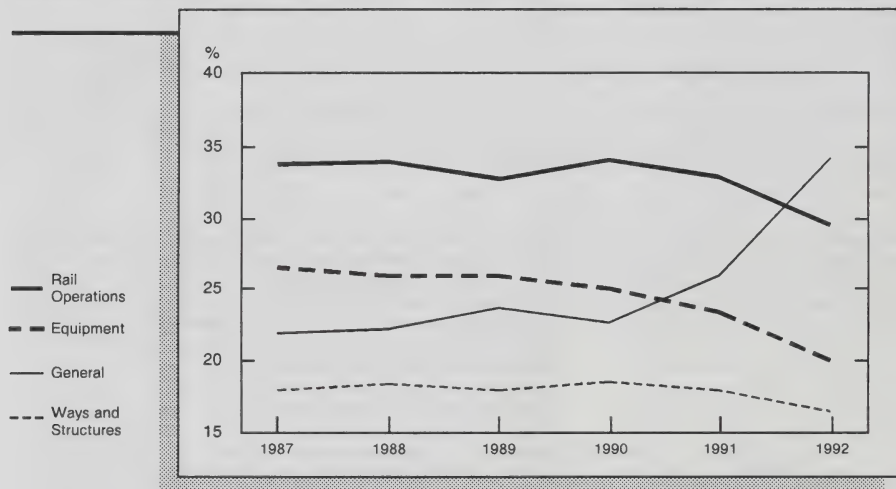


Figure 1.2

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1987-1992

Table 1.3

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1987-1992

Tableau 1.3

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1987-1992

Year Année	Operating expenses – Frais d'exploitation				Total
	Ways and structures Voies et ouvrages	Equipment Matériel	Rail operations Exploitation ferroviaire	General Frais généraux	
			\$'000		
1992	1,278,903	1,546,689	2,297,247	2,663,157	7,785,996
1991	1,225,545	1,598,890	2,255,963	1,769,058	6,849,456
1990	1,237,998	1,672,911	2,288,248	1,517,736	6,716,893
1989	1,258,855	1,826,355	2,315,022	1,680,059	7,080,291
1988	1,271,674	1,799,923	2,362,856	1,544,557	6,979,010
1987	1,222,481	1,811,269	2,305,853	1,498,731	6,838,334

Revenues from services rendered for VIA by CN and CP rail have declined from 2.3% of total revenues in 1987 to 1.0% in 1992.

Other revenues from rents and switching etc., increased by 24.4% between 1987 and 1992. The share in the total also increased from 2.6% to 3.7%.

Operating Expenses

Operating expenses are broken into four main categories: ways and structures, equipment, rail operations and general expenses.

Expenses pertaining to ways and structures that had been decreasing since 1988, increased by 4.4% in 1992. The share of these expenses in total, however decreased from 17.9% in 1991 to 16.4% in 1992.

The share of equipment expenses in total operating expenses, have declined consistently from 26.5% in 1987 to 19.9% in 1992.

Expenses related to rail operations increased by 1.8% in 1992 after having declined consecutively since 1988.

Normally rail operations account for the highest proportion. In 1992, however, general expenses jumped 50.5% and represented 34.2% of the total compared to 25.8% in 1991. This leap represents the cost of restructuring of operations including provisions for work force reduction.

Les **recettes tirées des services rendus à VIA Rail** par le CN et le CP ont diminué pour passer de 2.3% des recettes totales en 1987 à 1.0% en 1992.

Les **autres recettes** tirées de la location, du triage, etc. ont progressé de 24.4% de 1987 à 1992. La part de ces recettes au titre des recettes totales s'est également accrue pour passer de 2.6% à 3.7%.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation se divisent en quatre catégories: les voies et ouvrages, le matériel, l'exploitation ferroviaire et les frais généraux.

Les dépenses au titre des voies et ouvrages qui diminuaient depuis 1988 ont augmenté de 4.4% en 1992. La part des recettes totales a toutefois chuté pour passer de 17.9% en 1991 à 16.4% en 1992.

La part du matériel au titre des dépenses d'exploitation totales n'a pas cessé de diminuer, passant ainsi de 26.5% en 1987 à 19.9% en 1992.

Les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire se sont accrues de 1.8% en 1992 après avoir constamment diminué depuis 1988.

Habituellement, l'exploitation ferroviaire représente le poste le plus élevé. En 1992, les frais généraux ont bondi de 50.5% et ont représenté 34.2% des dépenses totales par rapport à 25.8% en 1991. Ce bond est attribuable au coût de la restructuration des opérations, y compris aux provisions pour la réduction de l'effectif.

Figure 1.3

Total Tonnage, 1987 - 1992

Figure 1.3

Tonnage total, 1987 - 1992

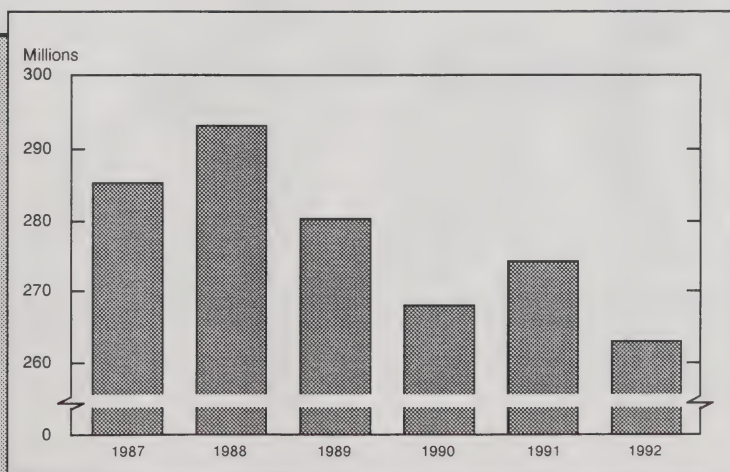


Table 1.4

Operating Statistics for Freight Transportation, 1987-1992

Year		Tonne-km	Train-km	Car-km	Cars per train (average number)
Année	Tonnes ¹	Tonne-km	Train-km	Wagons-km	Wagons par train (nombre moyen)
	'000	'000 000	'000	'000	No. - Nbre
1992	264 582	250 671	110 225	7 099 701	64.4
1991	274 118	260 537	110 411	7 350 963	66.6
1990	268 737	248 371	100 459	7 073 431	70.4
1989	280 779	249 036	100 749	7 168 409	71.2
1988	293 835 ¹	271 045	106 491	7 756 960	72.8
1987	285 455 ¹	267 764	103 897	7 893 409	76.0

Tableau 1.4

Statistiques d'exploitation sur le transport de fret, 1987-1992**Operating Statistics: Freight Transportation**

The operating statistics pertaining to freight transportation presented in Table 1.4 show, in general, an industry on a downward trend since 1988 except for an aberration in 1991, triggered by improved export demand. Total tonnage decreased from 293.8 million tonnes in 1988 to 264.6 million tonnes in 1992, a decline of 10.0%, likewise tonne-kilometres decreased 7.5%. The average cars per train have been decreasing since 1987 from 76.0 per train to 64.4 per train in 1992.

Statistiques d'exploitation : transport de marchandises

Les statistiques du transport de marchandises présentées au tableau 1.4 montrent un décroissement général des activités depuis 1988, à l'exception d'un gain en 1991 amené par un accroissement de la demande au titre des exportations. Le tonnage total a chuté pour passer de 293.8 millions de tonnes en 1988 à 264.6 millions de tonnes en 1992, une baisse de 10.0%; de même, le nombre de tonnes-kilomètres a chuté de 7.5%. Le nombre moyen de wagons par train diminue depuis 1987; il est passé de 76.0 wagons par train à 64.4 wagons en 1992.

Table 1.5

Operating Statistics for Passenger Transportation, 1987-1992

Year	Passengers	Passenger-kms		Car-kms	Cars per train ¹ (average number)
Année	Voyageurs	Voyageurs-kms	Train-kms	Wagons-kms	Wagons par train ¹ (nombre moyenne)
	'000	'000	'000	'000	No. - Nbre
1992	4,241	1 439 122	21 942	118 586	5.3
1991 ²	4,256	1 425 619	21 412	121 586	5.6
1990	29,119	2 004 360	24 337	136 145	5.5
1989	31,079	3 178 274	39 913	216 096	5.9
1988	26,708	2 989 167	38 892	235 039	6.0
1987	23,701	2 708 671	37 774	221 051	6.0

¹ Includes freight cars.

¹ Comprend les wagons.

² Please refer to page 8.

² Voir page 8.

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Tableau 1.5

Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1987-1992

Operating Statistics: Passenger Transportation

The passenger transportation series, table 1.5 reflects noticeable changes. The growth of 31.1% in the number of passengers between 1987 and 1989 was due to the increase in commuter traffic. In 1990, there was a sharp decline in intercity travel as services by VIA rail were reduced on certain routes while others were completely abandoned. The number of passengers from 31.1 million in 1989 to 29.1 million in 1990 represented a decrease of 6.3%. A comparison of 1991 and 1990 is not possible due to a change in the universe of the survey (please see page 8). In 1992 there was a marginal decline in the number of passengers and 1.0% increase in passenger kilometres.

Between 1991 and 1992 passenger train-kilometres increased by 2.5% and passenger car-kilometres decreased by 2.5%.

The average number of cars per train decreased from 6.0 cars per train in 1987 to 5.3 in 1992.

Statistiques d'exploitation : transport de voyageurs

Les statistiques du transport de voyageurs présentées au tableau 1.5 traduisent d'importants changements. La croissance de 31.1% du nombre de voyageurs entre 1987 et 1989 est attribuable à l'augmentation du trafic de banlieue. En 1990, on a enregistré une baisse marquée du transport interurbain découlant de l'abandon de certains services par VIA Rail et d'une réduction du service offert sur les autres voies. Le nombre de voyageurs a chuté de 6.3% pour passer de 31.1 millions en 1989 à 29.1 millions en 1990. On ne peut comparer les données de 1991 et celles de 1990 en raison des changements apportés à l'univers de l'enquête (voir page 8). En 1992, on a enregistré une faible baisse du nombre de voyageurs et une hausse de 1.0% du nombre de voyageurs-kilomètres.

Entre 1991 et 1992, le nombre de trains-kilomètres de voyageurs a progressé de 2.5% et le nombre de voitures-kilomètres a diminué de 2.5%.

Le nombre moyen de wagons par train a chuté pour passer de 6.0 wagons par train en 1987 à 5.3 wagons en 1992.

Figure 1.4

Annual Growth Rates, Employees and Compensation, 1987 - 1992

Figure 1.4

Taux de croissance annuelle employés et rémunération, 1987 -1992

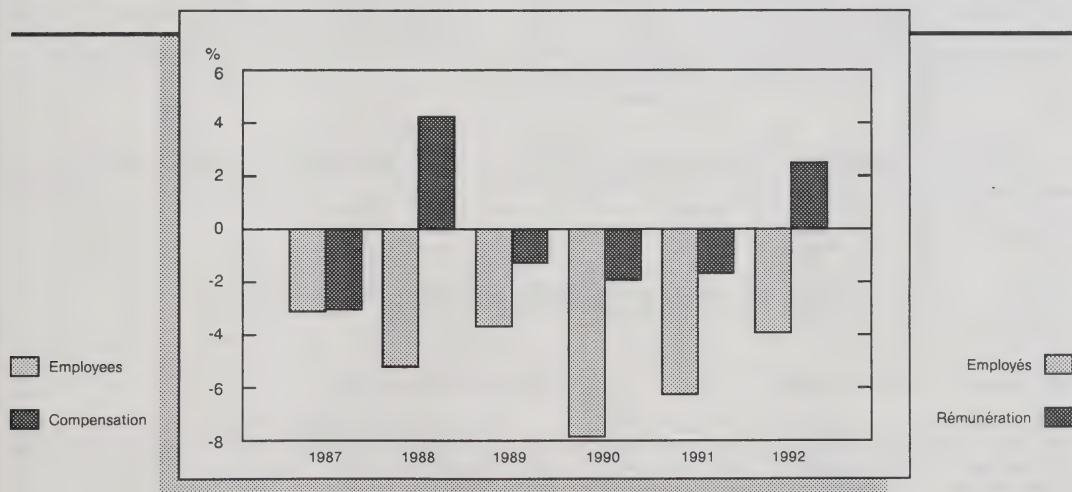


Table 1.6

Number of Employees and Total Compensation, 1987-1992

Year	Number of Employees	Compensation	Average annual Compensation
Année	Nombre d'employés	Rémunération	Rémunération moyenne annuelle
	No.-Nbre	\$'000	\$
1992	62,316	2,871,500	46,079
1991	64,849	2,801,377	43,199
1990	69,119	2,851,211	41,251
1989	74,962	2,907,390	38,785
1988	77,869	2,944,654	37,815
1987	82,181	2,827,129	34,401

Tableau 1.6

Nombre d'employés et rémunération totale, 1987-1992

Figure 1.5

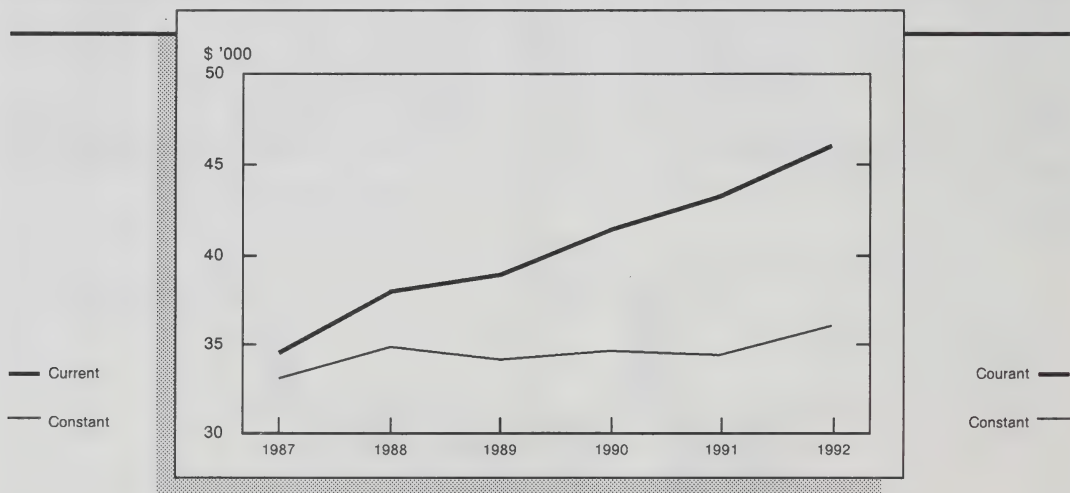
Average Annual Compensation, 1987 - 1992

Figure 1.5

Rémunération moyenne annuelle, 1987 - 1992**Employment and Compensation**

In order to compete effectively with each other and other modes of transport, the railways have reduced their workforce drastically. There has been a steady decrease in employment from 82 thousand in 1987 to 62 thousand in 1992. The annual rate of decrease in total compensation has consistently lagged behind the rate of decrease in total employment (figure 1.4). In fact in 1988 employment declined by 5.2% while total compensation increased by 4.2% and in 1992 employment decreased by 3.9% while compensation jumped by 2.5%. During the period 1987-1992 there was an overall decrease of 24.2% in employment while total compensation increased by 1.6%.

Emploi et rémunération

Les sociétés ferroviaires ont réduit considérablement leur effectif pour tenter de devenir plus concurrentielles entre elles et avec les autres modes de transport. On a observé une baisse constante du nombre d'employés qui est passé de 82 milles en 1987 à 62 milles en 1992. Le taux annuel de diminution de la rémunération totale versée continue d'être moins élevé que le taux de diminution de l'effectif (figure 1.4). En fait, en 1988, l'emploi a régressé de 5.2% tandis que la rémunération totale s'est accrue de 4.2%. En 1992, on a observé une diminution 3.9% de l'emploi, tandis que la rémunération totale a bondi de 2.5%. Au cours de la période 1987-1992, on a enregistré une baisse globale de 24.2% de l'emploi et une hausse de 1.6% de la rémunération totale.

The average compensation increased from \$34 thousand in 1987 to \$46 thousand in 1992, an increase of 34.0%. However, in real terms, wages increased only 9.2% in these six years, using the Consumer Price Index as the deflator.

La rémunération moyenne s'est accrue pour passer de \$34,000 en 1987 à \$46,000 en 1992, soit une hausse de 34.0%. Toutefois, en termes réels, la hausse de la rémunération n'est que de 9.2% au cours de la période de six ans, si l'on utilise comme déflateur l'indice des prix à la consommation.

Table 1.7

Fuel Consumption by Type, 1987-1992

Year	Fuel consumed		Crude petroleum
Année	Consommation de carburant	Diesel	Pétrole brut
	'000 litres	%	%
1992	2 026 930	93.4	6.6
1991	2 086 704	93.3	6.7
1990	2 064 334	93.9	6.1
1989	2 166 919	94.6	5.4
1988	2 328 736	96.3	3.7
1987	2 316 718	95.9	4.1

Tableau 1.7

Consommation de carburant selon le genre, 1987-1992
Fuel Consumption

Between 1987 and 1992 fuel consumed decreased 12.5% from 2.3 billion litres to 2.0 billion litres. Most of the fuel consumed was diesel oil, although its share decreased from 95.9% in 1987 to 93.4% in 1992. There was an increase in the consumption of crude petroleum from 4.1% in 1987 to 6.6% in 1992.

Consommation de carburant

Entre 1987 et 1992, la quantité de carburant consommé a baissé de 12.5%, passant de 2.3 milliards de litres à 2.0 milliards de litres. Le diesel était le carburant le plus utilisé, bien que son niveau de consommation ait diminué pour passer de 95.9% en 1987 à 93.4% en 1992. On a également observé une hausse de la consommation de pétrole brut, dont la part est passée de 4.1% en 1987 à 6.6% en 1992.

Table 1.8

Financial Ratios and Solvency Indicators, 1987-1992

	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
	Ratio d'exploitation	Ratio du fond de roulement	Ratio des capitaux propres	Ratio d'endettements
1992	1.13	0.72	0.26	0.46
1991	0.96	0.95	0.35	0.53
1990	0.95	0.93	0.33	0.49
1989	0.95	0.90	0.34	0.51
1988	0.87	0.88	0.33	0.49
1987	0.87	0.97	0.28	0.39

Tableau 1.8

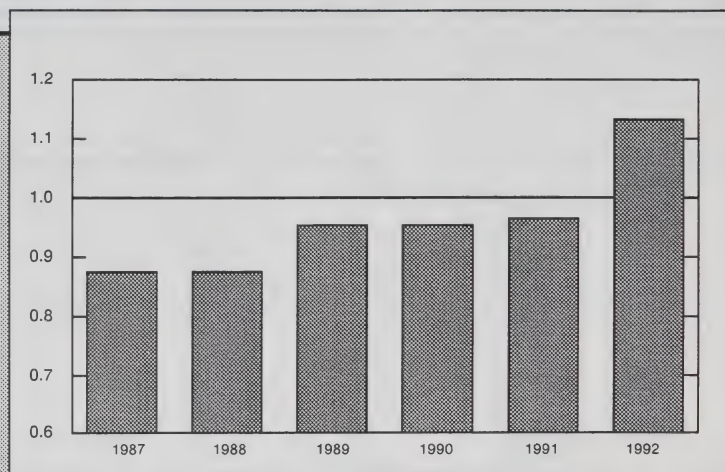
Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité, 1987-1992

Figure 1.6

Figure 1.6

Operating Ratio, 1987 - 1992

Ratio d'exploitation, 1987 - 1992



Financial Ratios

Table 1.8 shows some commonly used ratios. In order to fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry these measures of liquidity and solvency should be analyzed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio**, the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses has been deteriorating persistently since 1987 when it was 0.87, reaching its highest level in 1992 at 1.13.

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The current ratio which had improved since 1988 attained 0.95 in 1991 and dropped to 0.72 in 1992. In 1992 liquid assets of the railways decreased while their accrued liabilities increased.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.26 shows that in 1992, creditors supplied 26% of the railways total finances compared to 35% in 1991, representing a big improvement.

The railways **debt-equity ratio** of 0.46 in 1992 was an improvement in comparison to 0.53 in 1991 but a deterioration compared to 0.39 in 1987.

Ratios financiers

Le tableau 1.8 présente quelques ratios souvent utilisés. Pour faire un examen approfondi de la situation financière des sociétés ferroviaires ou de tout autre secteur d'activité, il faut analyser ces mesures de liquidité et de solvabilité en même temps que la répartition de l'actif et la structure du capital du secteur.

Le **ratio d'exploitation**, qui est la part des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation totales, se détériore depuis 1987 alors qu'il se situait à 0.87; il a atteint un sommet de 1.13 en 1992.

Le **ratio du fonds de roulement**, appelé parfois le ratio de liquidité générale, est une mesure de liquidité qui montre la capacité des sociétés ferroviaires de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme. Le ratio du fonds de roulement, qui s'améliorait depuis 1988, a atteint 0.95 en 1991 et est passé à 0.72 en 1992, année où les liquidités des sociétés ferroviaires ont diminué, tandis que leur passif a progressé.

Le **ratio d'endettement** est une mesure de solvabilité et une mesure des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio de 0.26 enregistré en 1992 révèle que les créanciers ont fourni 26% des fonds des sociétés ferroviaires; en 1991, ils en fournissaient 35%, ce qui constitue une nette amélioration.

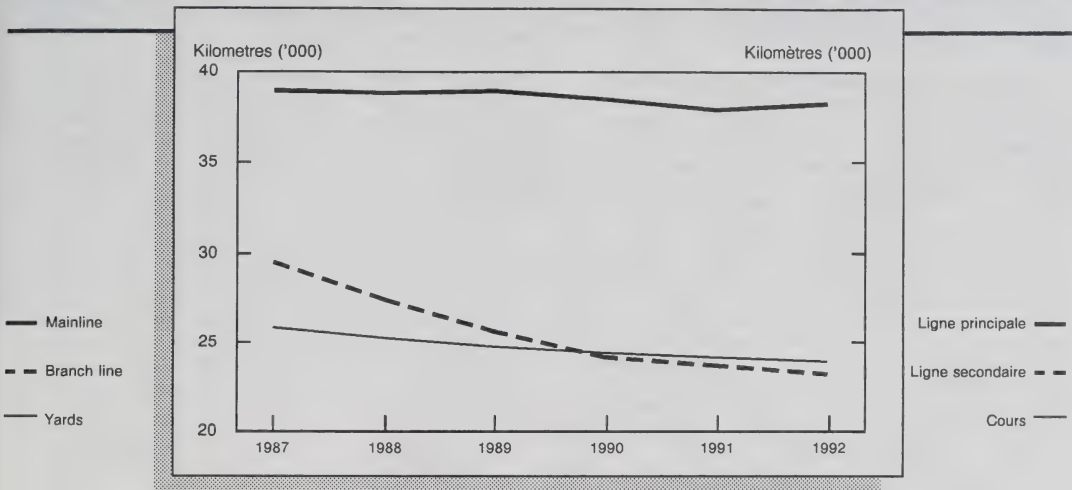
Le **ratio d'autonomie financière** de 0.46 enregistré en 1992 représente une amélioration par rapport au ratio de 0.53 enregistré en 1991, mais une détérioration par rapport à celui de 0.39 déclaré en 1987.

Figure 1.7

Figure 1.7

Total Length of Track Operated, 1987 - 1992

Longueur total des voies exploitées, 1987 - 1992.



Track Operated

As railways endeavoured to rationalize their lines, the length of track operated steadily declined from 1987. The total decrease was 9.6%, from 94 thousand km in 1987 to 85 thousand km in 1992 due mainly to a decline in branch lines. Mainline track decreased by 1.9%, branch lines by 21.4% and yards, sidings and industrial track by 7.7%.

Voies exploitées

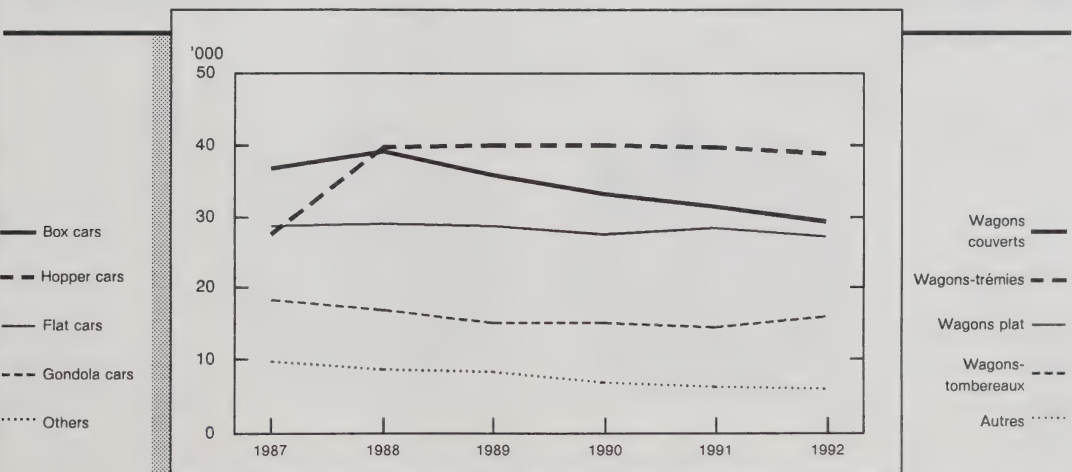
Avec la rationalisation progressive des activités, la longueur des voies exploitées par les sociétés ferroviaires est en baisse depuis 1987. Elle a chuté de 9.6% pour passer de 94 milles kilomètres en 1987 à 85 milles kilomètres en 1992, surtout en raison d'une réduction des embranchements. La longueur des lignes principales a régressé de 1.9%, celle des embranchements, de 21.4%, et celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement, de 7.7%.

Figure 1.8

Figure 1.8

Summary of Freight Cars Inventory by Type, 1987 - 1992

Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre, 1987 - 1992



Inventory of Equipment

The inventory of freight cars by type is portrayed in figure 1.8, for the period 1987-1992. Box cars have been partially replaced by hopper cars since 1988.

The total freight car fleet (in service) was reduced by 2.9% during the period 1987-1992. Box cars, gondola cars, flat cars and other equipment decreased by 20.0%, 12.9%, 4.3% and 39.4%, respectively. The only increase (40.9%) was in the inventory of hopper cars.

Inventaire du matériel

La figure 1.8 présente le nombre de wagons, selon le type, pour la période 1987-1992. Depuis 1988, les wagons-trémies ont partiellement remplacé les wagons couverts.

Le nombre total de wagons (en service) a chuté de 2.9% au cours de la période 1987-1992. Les wagons couverts ont chuté de 20.0%, les wagons-tombereaux, de 12.9%, les wagons plats, de 4.3%, et les autres types de wagons, de 39.4%. La seule augmentation (40.9%) a été enregistrée au titre des wagons-trémies.

Chapter 2

Financial Statistics and Property Accounts

Chapitre 2

Statistiques sur les finances et les comptes d'immobilisations

Operating Revenues and Expenses

The operating revenues of Canadian railways decreased by 3.5% to \$6.9 billion in 1992 from \$7.2 billion in 1991. Although the economy was in a recession in 1991, the revenues had increased by 1.3% over 1990, due to strong export demand for wheat and other grains. In 1992, not only did this demand subside, there were disruptions in the coal industry in British Columbia and freight rates were also low due to a weak economy. At the same time, the rail operating expenses jumped 13.7%, as railways restructured their operations, in particular making provisions for costs associated with workforce reduction.

A major proportion of the revenues of the railways are generated from the transportation of freight. This proportion in 1992 was 85.8% compared to 86.4% in 1991.

Canadian railways experienced heavy losses of \$1.1 billion, attributable mainly to Class I carrier's special charges for work force reduction and somewhat to the persisting recessionary conditions in the economy.

Figure 2.1

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1991 and 1992

Recettes et dépenses d'exploitation

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont chuté de 3.5% pour passer de \$7.2 milliards en 1991 à \$6.9 milliards en 1992. Bien que le pays était en récession en 1991, les recettes avaient augmenté de 1.3% par rapport à 1990 en raison d'une forte demande au titre du blé et d'autres céréales d'exportation. En 1992, non seulement cette demande a chuté, mais on a observé des difficultés dans l'industrie du charbon en Colombie-Britannique et une baisse des tarifs du transport de marchandises en raison du ralentissement de l'économie. Au cours de la même période, les dépenses d'exploitation du secteur du transport ferroviaire ont bondi de 13.7%, les sociétés tentant de restructurer leurs activités et plus particulièrement de prévoir des provisions pour les coûts associés à la réduction de l'effectif.

Une part importante des recettes des sociétés ferroviaires vient du transport de marchandises. Cette part était établie à 86.4% en 1991 et à 85.8% en 1992.

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont enregistré des pertes élevées de \$1.1 milliard attribuables, en grande partie, aux dépenses inhabituelles des transporteurs de catégorie I au titre de la réduction de l'effectif et, en partie, à la persistance de la récession.

Figure 2.1

Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1991 et 1992

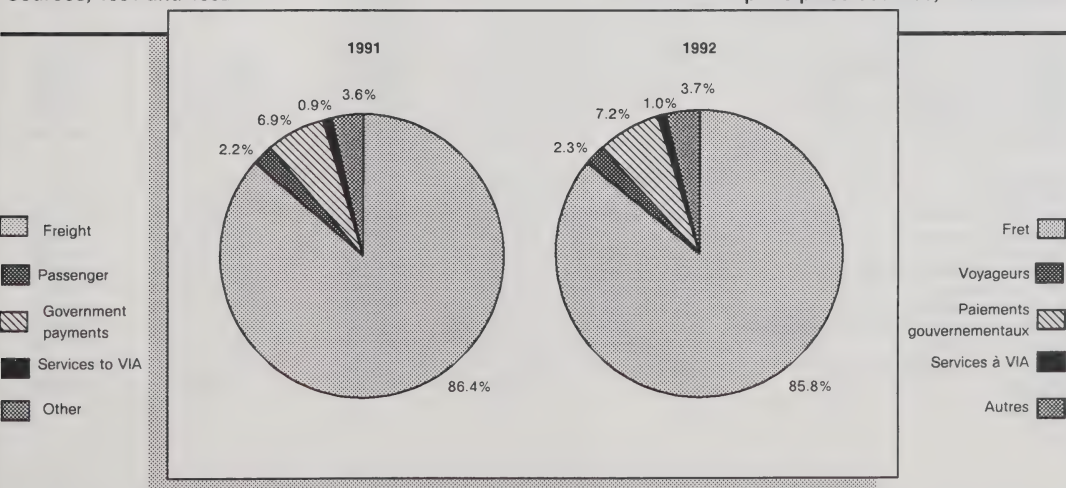


Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1992

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Revenues			
Freight revenue	3,179,511	2,181,102	-
Passenger revenue	2,895	805	141,368
Miscellaneous rail revenue	102,456	118,895	3,808
Revenue from services for VIA	59,651	7,783	-
Government payments	95,189	29,653	331,307
Total operating revenue (rail)	3,439,702	2,338,238	476,483
Expenses			
Ways and structures:			
Administration	87,880	58,978	-
Track and roadway - Maintenance	228,195	217,612	-
Track and roadway - Depreciation	107,647	68,081	-
Building - Maintenance	42,687	20,779	12,234
Building - Depreciation	19,137	13,419	12,300
Leasehold improvements - Amortization	319	1,075	6,192
Signals, communications and power - Maintenance	53,641	41,688	-
Signals, communications and power - Depreciation	36,037	9,048	-
Terminals and fuel stations - Maintenance	2,359	1,248	93
Terminals and fuel stations - Depreciation	2,499	2,460	-
Miscellaneous way and structures expenses	70,907	27,344	161
Special depreciation	(6,429)	(7,588)	-
Sub-total	644,879	454,144	30,980
Equipment:			
Administration	29,855	29,012	19,247
Locomotives - Maintenance and servicing	144,812	127,918	16,598
Locomotives - Depreciation	28,687	25,736	9,843
Freight cars - Maintenance	168,291	135,096	-
Freight cars - Depreciation	20,827	22,734	-
Passenger cars - Maintenance and servicing	2,509	1,319	93,706
Passenger cars - Depreciation	24	-	12,557
Intermodal equipment - Maintenance	22,711	12,408	-
Intermodal equipment - Depreciation	7,917	4,959	-
Work equipment and roadway machines - Maintenance	39,504	37,510	-
Work equipment and roadway machines - Depreciation	27,869	11,799	-
Other equipment - Maintenance	381	-	-
Other equipment - Depreciation	8,916	6,133	2,383
Equipment rents (net)	193,965	103,609	(1,546)
Miscellaneous equipment expenses	39,422	23,952	674
Special Depreciation	(2,679)	(1,431)	679
Sub-total	733,011	540,754	154,141
Rail operation:			
Administration	60,441	64,435	27,519
Train related expenses	483,635	402,359	110,395
Yard related expenses	168,201	151,803	3,020
Train control	29,134	14,350	789
Station and terminal operation	103,568	69,788	24,672
Other rail operations	41,449	19,278	3,128
Other transport modes	82,921	52,526	587
Equipment cleaning and specialized servicing	15,427	9,055	3,972
Casualties and claims	64,726	16,331	54
Miscellaneous operating expenses	99,262	5,361	333
Sub-total	1,148,764	805,286	174,469

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1992

Grand total - Total général			Détail
Class I	Class II - III	Total	
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
			Recettes
5,360,613	569,844	5,930,457	Recettes tirées du transport des marchandises
145,068	13,571	158,639	Recettes tirées du transport des voyageurs
225,159	29,706	254,866	Recettes diverses (chemins de fer)
67,434	-	67,434	Recettes tirées des services, VIA
456,149	41,999	498,148	Paielements gouvernementaux
6,254,423	655,121	6,909,544	Total des recettes
			Dépenses
			Voies et ouvrages:
146,858	10,230	157,088	Administration
445,807	67,168	512,975	Voies et chemins de roulement - Entretien
175,728	34,002	209,730	Voies et chemins de roulement - Amortissement
75,700	8,151	83,851	Immeubles - Entretien
44,856	6,757	51,613	Immeubles - Amortissement
7,586	-	7,586	Améliorations locales - Amortissement
95,329	5,977	101,306	Signaux, communications et énergie - Entretien
45,085	3,761	48,846	Signaux, communications et énergie - Amortissement
3,700	193	3,893	Terminaux et postes de carburants - Entretien
4,959	52	5,011	Terminaux et postes de carburants - Amortissement
98,412	11,473	109,885	Autres dépenses - Voies et ouvrages
(14,017)	1,135	(12,882)	Amortissement spécial
1,130,003	148,900	1,278,903	Total partiel
			Équipement:
78,114	9,649	87,763	Administration
289,328	29,281	318,609	Locomotives - Entretien et réparation
64,266	6,650	70,916	Locomotives - Amortissement
303,387	28,056	331,443	Wagons - Entretien
43,561	7,400	50,961	Wagons - Amortissement
97,534	5,483	103,017	Voitures - Entretien et réparations
12,581	532	13,113	Voitures - Amortissement
35,119	49	35,168	Équipement intermodal - Entretien
12,876	1,016	13,892	Équipement intermodal - Amortissement
77,014	8,925	85,939	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Entretien
39,668	2,982	42,650	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Amortissement
381	-	381	Autres équipements - Entretien
17,432	1,830	19,262	Autres équipements - Amortissement
296,028	(8,429)	287,599	Locations de matériel
64,048	21,185	85,233	Autres dépenses de matériel
(3,431)	4,174	743	Amortissement spécial
1,427,906	118,783	1,546,689	Total partiel
			Exploitation ferroviaire:
152,395	7,656	160,051	Administration
996,389	82,001	1,078,390	Dépenses - chemins de fer
323,024	30,081	353,105	Dépenses - triage
44,273	5,054	49,327	Contrôle - chemins de fer
198,028	15,195	213,223	Opérations - gares et terminaux
63,855	9,202	73,057	Autre exploitation ferroviaire
136,034	3,652	139,686	Autres modes de transport
28,454	1,285	29,739	Nettoyage de l'équipement et réparations spéciales
81,111	1,898	83,009	Accidents et réclamations
104,956	12,704	117,660	Autres dépenses d'exploitation
2,128,519	168,728	2,297,247	Total partiel

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1992 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
General:			
Administration	314,397	209,712	94,484
Employee benefits	1,114,427	469,789	40,873
Taxes – other than on income	141,762	101,029	9,511
Other general expenses	37,976	11,983	40,135
Sub-total	1,608,562	792,513	185,003
Total expenses (rail)	4,135,216	2,592,697	544,593
Other income and charges	(201,516)	(80,658)	36,450
Net non rail revenue	225	4,591	–
Income before income taxes and extraordinary items	(896,805)	(330,526)	(31,660)
Income taxes	11,589	(137,336)	1,382
Net income before extraordinary items	(908,394)	(193,190)	(33,042)
Extraordinary items	–	–	–
Net income for the year	(908,394)	(193,190)	(33,042)

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1992 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
	\$'000		
			Frais généraux:
618,593	53,344	671,937	Administration
1,625,089	9,300	1,634,389	Avantages sociaux accordés aux employés
252,302	11,122	263,424	Impôts – sauf impôts sur le revenu
90,094	3,314	93,408	Autres frais généraux
2,586,078	77,079	2,663,157	Total partiel
7,272,506	513,490	7,785,996	Total des dépenses des chemins de fer
(245,724)	(77,797)	(323,521)	Autres revenus et charges
4,816	(1,229)	3,587	Autres recettes nettes
(1,258,991)	62,605	(1,196,386)	Revenu avant impôt et postes extraordinaires
(124,365)	24,526	(99,839)	Impôts sur le revenu
(1,134,626)	38,079	(1,096,547)	Bénéfice net avant postes extraordinaires
–	(280)	(280)	Postes extraordinaires
(1,134,626)	37,799	(1,096,827)	Revenu net pour l'année

Operating Revenues by Source

In 1992, revenues generated from the transportation of freight were \$5.9 billion, a decrease of 4.1% from the \$6.2 billion generated in 1991.

Passenger transportation revenues and government payments increased by 2.5% and 1.5% respectively. Miscellaneous revenues such as rents and revenues from switching dropped by 1.7% while services to VIA remained almost unchanged.

Operating Revenues by Carrier

In 1992, CN accounted for 49.8%, CP for 33.8% VIA for 6.9% and other railways for the remaining 9.5% of the total operating revenues. The share of CN in total revenues increased 1.3%, while that of CP declined by 1.8% mainly because of disruptions in the Canadian coal industry in 1992. The shares of VIA and Class II and III carriers remained almost the same as in 1991.

Canadian National

Freight transportation accounted for 92.4% of CN's operating revenues of \$3.4 billion in 1992, the remaining 7.6% were; miscellaneous revenues (3.0%), government payments (2.8%), revenues for services to VIA (1.7%), and passenger revenues (0.1%).

Overall, CN accounted for 53.6% of freight revenues, 1.8% of passenger revenues, 40.2% of miscellaneous revenues, 88.5% of revenues received from services to VIA, and 19.1% of government payments.

Canadian Pacific

The breakdown of CP's total operating revenues of \$2.3 billion in 1992 was the following: freight revenues 93.3%, miscellaneous rail revenues 5.1%, government payments 1.3% and 0.3% revenues from services to VIA and passenger revenues.

In terms of overall share, CP generated 36.8% of the total freight revenues, 46.7% of total miscellaneous rail revenues, 11.5% of total revenues from services to VIA and 6.0% of total government payments.

VIA Rail

The total revenues of VIA increased from \$468.9 million in 1991 to \$476.5 in 1992, as it increased its service on certain routes. After a severe down-sizing in 1990, the "leaner" VIA, despite the recession, has shown a growth in passenger revenues of 2.4% and 2.9% in 1991 and 1992 respectively.

Recettes d'exploitation selon la source

En 1992, le transport de marchandises a rapporté \$5.9 milliards, une baisse de 4.1% par rapport à 1991 (\$6.2 milliards).

Les recettes tirées du transport de voyageurs et des paiements gouvernementaux ont augmenté de 2.5% et de 1.5% respectivement. Les recettes diverses comme celles provenant de la location et du triage ont chuté de 1.7%, tandis que les recettes provenant des services offerts à VIA Rail sont demeurées presque inchangées.

Recettes d'exploitation selon le transporteur

En 1992, le CN a représenté 49.8% des recettes d'exploitation totales, le CP, 33.8%, VIA Rail, 6.9%, et les autres sociétés ferroviaires, 9.5%. La part du CN des recettes totales a progressé de 1.3%, tandis que celle du CP a régressé de 1.8% surtout en raison des difficultés du secteur canadien du charbon observées en 1992. Les parts de VIA Rail et des transporteurs des catégories II et III sont demeurées presque inchangées par rapport à 1991.

Le Canadien National

Les recettes du transport de marchandises ont représenté 92.4% des recettes d'exploitation du CN qui ont totalisé \$3.4 milliards en 1992. Le reste des recettes, soit 7.6%, est réparti comme suit: 3.0% en recettes diverses, 2.8% en paiements gouvernementaux, 1.7% en recettes tirées des services offerts à VIA, et 0.1% en recettes tirées du transport de voyageurs.

Dans l'ensemble, le CN a figuré pour 53.6% des recettes du transport de marchandises, 1.8% de celles du transport de voyageurs, 40.2% des recettes diverses, 88.5% des recettes tirées des services offerts à VIA Rail, et 19.1% des paiements gouvernementaux.

Le Canadien Pacifique

La ventilation des recettes d'exploitation totales du CP de \$2.3 milliards enregistrées en 1992 est la suivante: 93.3% en recettes du transport de marchandises, 5.1% en recettes diverses, 1.3% en paiements gouvernementaux, et 0.3% en recettes tirées des services offerts à VIA Rail et du transport de voyageurs.

Quant à la part globale des transporteurs, le CP a généré 36.8% des recettes totales du transport de marchandises, 46.7% des recettes totales diverses, 11.5% des recettes totales tirées des services offerts à VIA Rail et 6.0% du total des paiements gouvernementaux.

VIA Rail

Les recettes totales de VIA Rail ont augmenté pour passer de \$468.9 millions en 1991 à \$476.5 millions en 1992 en raison d'un accroissement des services sur certaines voies. Après avoir réduit considérablement ses effectifs en 1990, la société «réduite» VIA Rail a réussi, malgré la récession, à enregistrer une hausse de 2.4% et de 2.9% en 1991 et en 1992 respectivement au titre des recettes du transport des voyageurs.

VIA earned 89.0% of total passenger revenues, received 66.5% of total government payments and generated 1.5% of all miscellaneous rail revenues.

Class II and III Carriers

These railways accounted for 9.6% of freight revenues, 8.7% of passenger revenues, 11.6% of miscellaneous rail revenues and 8.4% of government payments.

VIA Rail a représenté 89.0% des recettes totales du transport de voyageurs, 66.5% du total des paiements gouvernementaux et 1.5% des recettes diverses.

Transporteurs des catégories II et III

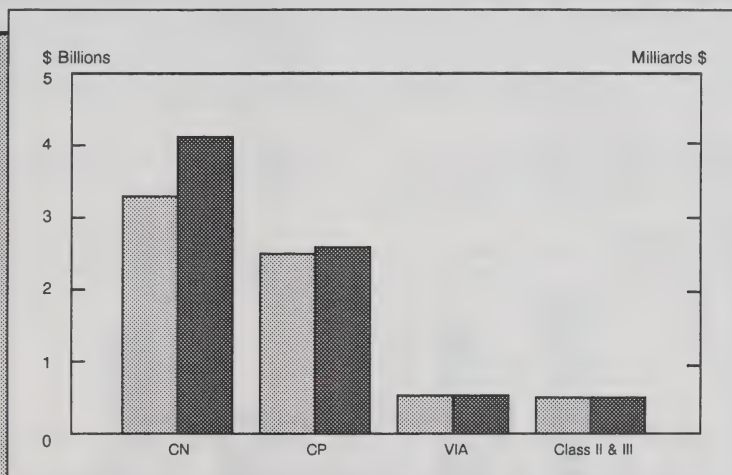
Ces sociétés ferroviaires ont figuré pour 9.6% des recettes du transport de marchandises, 8.7% des recettes du transport de voyageurs, 11.6% des recettes diverses et 8.4% des paiements gouvernementaux.

Figure 2.2

Operating Expenses by Carrier, 1991 and 1992

Figure 2.2

Frais d'exploitation selon le transporteur, 1991 et 1992



Operating Expenses by Source

Operating expenses are broken into four main categories: ways and structures; equipment; rail operations and general expenses.

Ways and Structures

Expenses pertaining to ways and structures increased by 4.4% in 1992. The share of these expenses in total, however decreased from 17.9% in 1991 to 16.4% in 1992.

Equipment

The share of equipment expenses in total operating expenses, declined from 23.3% in 1991 to 19.9% in 1992.

Dépenses d'exploitation selon la source

Les dépenses d'exploitation sont réparties en quatre catégories principales: les voies et ouvrages, le matériel, l'exploitation ferroviaire, et les frais généraux.

Voies et ouvrages

Les dépenses au titre des voies et des ouvrages ont augmenté de 4.4% en 1992. La part de ces dépenses par rapport aux dépenses totales a toutefois chuté pour passer de 17.9% en 1991 à 16.4% en 1992.

Matériel

La part du matériel quant aux dépenses d'exploitation totales a régressé pour passer de 23.3% en 1991 à 19.9% en 1992.

Rail Operations

Expenses related to rail operations increased by 1.8% in 1992 after having declined the previous year. Normally rail operations account for the highest proportion. In 1992, however, general expenses were higher as explained later.

General Expenses

The railways have been restructuring their operations in the last few years. Most non-recurring expenses related to this initiative are reflected in general expenses. CN and CP chose to write off a major proportion of these expenses in 1991 and 1992, resulting in an increase of 16.6% in 1991 and 50.5% in 1992.

Exploitation ferroviaire

Les dépenses au titre de l'exploitation ferroviaire se sont accrues de 1.8% en 1992 après avoir chuté l'année précédente. Habituellement, les dépenses à ce titre représentent la part la plus importante des dépenses totales. En 1992, les frais généraux se sont cependant révélés plus élevés, comme nous le verrons plus loin.

Frais généraux

Les sociétés ferroviaires ont procédé à une restructuration de leurs activités au cours des quelques dernières années. Les frais généraux tiennent compte de la plupart de ces dépenses extraordinaires. Le CN et le CP ont choisi de radier une part importante de ces dépenses en 1991 et en 1992, ce qui a entraîné une hausse de 16.6% en 1991 et de 50.5% en 1992.

Figure 2.3

Operating Ratio by Carrier, 1991 and 1992

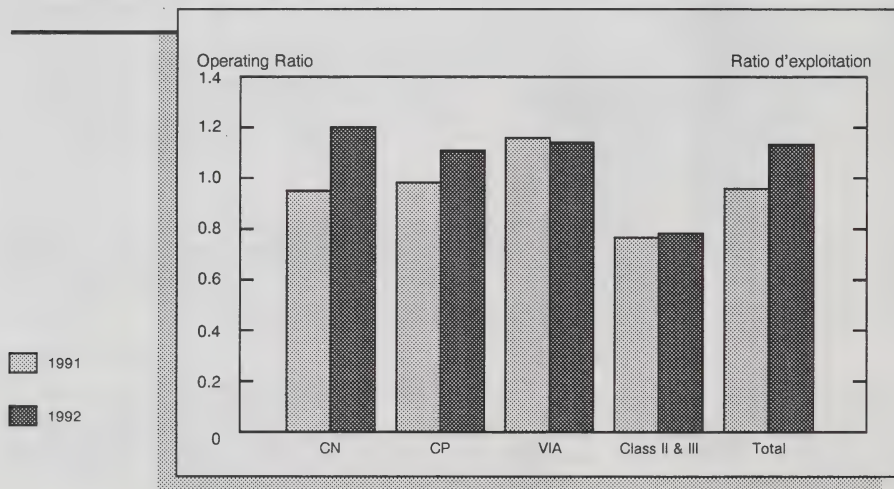


Figure 2.3

Ratio d'exploitation selon le transporteur, 1991 et 1992

Operating Ratio by Carrier

The operating ratio depicts the proportion of operating revenues used up by the operating expenses. This ratio was quite high in 1991 at 0.96, but became worse in 1992 reaching 1.13. This ratio for CN was 1.20, CP: 1.11, VIA: 1.14 and Class II and III railways: 0.78. While this depicts a difficult financial situation, for the most part, the railways have consciously undertaken corrective measures, incurring heavy losses in the short run for prospective long term benefits.

Ratio d'exploitation selon le transporteur

Le ratio d'exploitation correspond à la part des recettes d'exploitation absorbées par les dépenses d'exploitation. Le ratio observé en 1991 était assez élevé à 0.96, mais il s'est détérioré en 1992 pour atteindre 1.13. Le ratio était de 1.20 pour le CN, de 1.11 pour le CP, de 1.14 pour VIA Rail et de 0.78 pour les transporteurs des catégories II et III. Voilà une situation financière difficile, mais les sociétés ferroviaires, pour la plupart, ont mis en oeuvre des mesures correctives, de façon à enregistrer de lourdes pertes à court terme mais des bénéfices à long terme.

Balance Sheet and Property Accounts

Total assets decreased by 1.5% from \$13.8 billion in 1991 to \$13.6 billion in 1992. CN accounted for \$6.6 billion or 48.5% of the total, CP for \$4.4 billion or 32.2%, VIA for \$0.9 billion or 6.4% and all other railways for \$1.8 billion or 12.9%.

The value of property accounts for land, ways and structures, and equipment at the end of 1992 was \$19.0 billion, excluding miscellaneous property accounts. The net book value, after accumulated depreciation, stood at \$11.6 billion. Ways and structures accounted for 71.4%, equipment for 27.0% and land for 1.6% of the total value.

Figure 2.4 depicts the breakdown of the \$13.6 billion in property accounts for ways and structures and the \$5.1 billion in equipment registered at the end of 1992. Track and roadway accounted for 77.3% of the total value of ways and structures while rolling stock represented 76.0% of the value of the equipment.

CN accounted for 50.6% of track and roadway, CP for 33.4% and Class II and III railways for 16.0%.

CN represented 41.7% of the total value of the industry's rolling stock, CP accounted for 33.5%, VIA for 13.5% and other railways the remaining 11.3%.

Bilan et comptes d'immobilisations

L'actif total a chuté de 1.5% pour passer de \$13.8 milliards en 1991 à \$13.6 milliards en 1992. Le CN en a représenté \$6.6 milliards (ou 48.5% du total), le CP, \$4.4 milliards (32.2%), VIA Rail, \$0.9 milliard (6.4%) et les autres sociétés ferroviaires, \$1.8 milliard (12.9%).

La valeur des comptes d'immobilisations pour les terrains, les voies et les ouvrages, et le matériel s'est chiffrée à \$19.0 milliards à la fin de 1992, les immobilisations diverses étant exclues. La valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, était de \$11.6 milliards. Les voies et ouvrages ont représenté 71.4% de la valeur totale, le matériel, 27.0%, et les terrains, 1.6%.

Le figure 2.4 fournit la ventilation du poste des voies et des ouvrages (\$13.6 milliards) et du poste du matériel (\$5.1 milliards) à la fin de 1992. Les voies et les chemins de roulement ont figuré pour 77.3% de la valeur totale des voies et ouvrages, tandis que le matériel roulant a figuré pour 76.0% de la valeur du matériel.

Le CN a représenté 50.6% du poste des voies et des chemins de roulement, le CP, 33.4%, et les transporteurs des catégories II et III, 16.0%.

Le CN a représenté 41.7% de la valeur totale du matériel roulant du secteur, le CP, 33.5%, VIA Rail, 13.5%, et les autres transporteurs ferroviaires, 11.3%.

Figure 2.4

Property Accounts by Major Categories, 1992

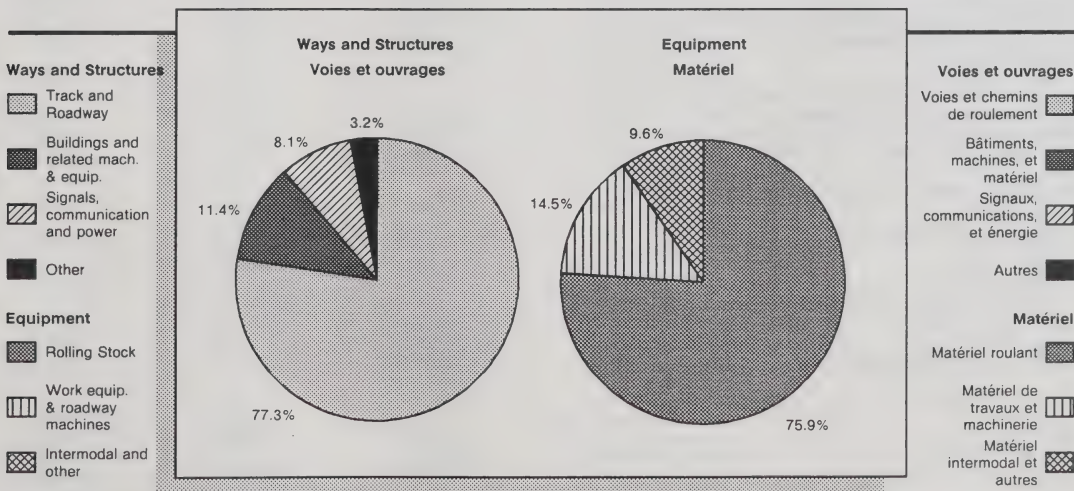


Figure 2.4

Compte d'immobilisation selon les principales catégories, 1992

Table 2.2

Balance Sheet, 1992

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique	VIA Rail
	\$'000		
Current assets			
Cash	-	-	4,422
Temporary Investments	-	-	8,733
Accounts receivable, trade	473,357	72,207	5,808
Other accounts receivable	146,507	77,405	118,501
Sub-total	619,864	149,612	124,309
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	30,564	17,315	4,620
Material and supplies	196,058	147,788	22,898
Prepaid expenses	1,253	1,040	260
Other current assets	30,524	113,664	76
Total current assets	817,135	394,789	156,078
Non-current assets			
Segregated assets	-	-	-
Long-term accounts receivable	13,837	33,690	-
Long-term investments	45,000	6,795	2,001
Long-term intercorporate investments	31,939	45,450	-
Construction in progress	87,926	3,336	69,945
Property	9,274,636	6,134,308	987,822
Accumulated depreciation - property (Cr.)	3,693,365	2,350,518	357,814
Deferred Charges	19,547	107,249	4,029
Intangible assets	1,736	1,425	-
Retired property	-	8,701	4,367
Total non-current assets	5,781,256	3,990,436	710,350
Total Assets	6,598,391	4,385,225	866,428
Current liabilities			
Bank loans	-	-	-
Loans from Government of Canada	-	-	-
Accounts payable	160,395	175,544	7,388
Accrued liabilities	855,944	203,031	105,759
Notes and other loans payable	-	-	-
Income and other taxes payable	67,178	35,540	5,955
Dividends payable	-	-	-
Deferred revenue	43,267	116,114	4,374
Long-term debt maturing within 12 months	-	-	-
Lease obligations due within one year	-	5,776	-
Other current liabilities	37,740	78,033	60
Total current liabilities	1,164,524	614,038	123,536
Non-current liabilities			
Deferred liabilities	803,938	454,086	57,572
Deferred income taxes (non-current)	-	585,825	-
Long-term debt	-	-	-
Lease obligations	-	33,299	-
Other deferred credits - long term	-	-	-
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	-	-	-
Donations and grants	344,848	275,784	-
Investment tax credits	11,019	71,864	8,701
Total non-current liabilities	1,159,805	1,420,858	66,273
Shareholders' equity			
Share capital	-	-	9,300
Contributed surplus	188,887	153,693	744,946
Retained earnings	(265,915)	-	(77,627)
Net investment in rail assets	4,351,090	2,196,636	-
Total shareholders' equity	4,274,062	2,350,329	676,619
Total liabilities and shareholders' equity	6,598,391	4,385,225	866,428

Tableau 2.2

Bilan, 1992

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
4,422	17,275	21,697	Disponibilités
8,733	13,865	22,598	Encaisse
551,372	75,373	626,745	Placements temporaires
342,413	30,873	373,286	Comptes à recevoir, commerce
893,785	106,245	1,000,030	Autres comptes à recevoir
			Total partiel
52,499	6,082	58,581	Allocation pour créances douteuses (cr.)
366,744	52,552	419,296	Matériaux et approvisionnements
2,553	2,165	4,718	Frais payés d'avances
144,264	1,768	146,032	Autres disponibilités
1,368,002	187,788	1,555,790	Total – disponibilités
			Actif non exigible à court terme
–	30	30	Actifs réservés
47,527	–	47,527	Comptes à recevoir à long terme
53,796	10,557	64,353	Placements à long terme
77,389	31	77,420	Placements à long terme intersociétés
161,207	39,717	200,924	Construction en cours
16,396,766	2,264,976	18,661,742	Immeubles
6,401,697	766,507	7,168,204	Amortissement accumulé – Immeubles (cr.)
130,825	11,361	142,186	Frais différés
3,161	8,018	11,179	Valeurs impondérables
13,068	167	13,235	Immeubles hors de service
10,482,042	1,568,350	12,050,392	Total actif non exigible à court terme
11,850,044	1,756,138	13,606,182	Total actifs
			Passif exigible à court terme
–	2,329	2,329	Emprunts bancaires
–	–	–	Emprunts du gouvernement du Canada
343,327	115,827	459,154	Comptes à payer
1,164,734	41,085	1,205,819	Frais courus
–	90,845	90,845	Effets et autres emprunts à payer
108,673	3,161	111,834	Impôts sur le revenu et autres impôts à payer
–	175	175	Dividendes à payer
163,755	4,589	168,344	Revenus différés
–	791	791	Dette à long terme venant à échéance dans les 12 mois
5,776	2,824	8,600	Contrats de location échéant au cours de l'année
115,833	2,684	118,517	Autres passifs exigibles à court terme
1,902,098	264,310	2,166,408	Total – Passif exigible à court terme
			Passif non exigible à court terme
1,315,596	9,916	1,325,512	Passif différé
585,825	2,544	588,369	Impôts sur le revenu différés (non exigibles à court terme)
–	792,653	792,653	Dettes à long terme
33,299	31,995	65,294	Termes de bail
–	96,531	96,531	Autres crédits différés – à long terme
–	–	–	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
620,632	5,299	625,931	Dons de charité et contributions
91,584	–	91,584	Crédits d'impôt à l'investissement
2,646,936	938,938	3,585,874	Total – Passif non exigible à court terme
			Avoirs des actionnaires
9,300	469,972	479,272	Capital – Actions
1,087,526	168,992	1,256,518	Surplus d'apport
(343,542)	(130,766)	(474,308)	Bénéfices non répartis
6,547,726	44,692	6,592,418	Placements nets dans des actifs ferroviaires
7,301,010	552,890	7,853,900	Total – Avoirs des actionnaires
11,850,044	1,756,138	13,606,182	Total passif et avoirs des actionnaires

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1992

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Land:			
Balance at beginning of year	115,592	106,794	2,845
Balance at end of year	115,491	122,363	2,929
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...
Ways and Structures			
Track and roadway			
Balance at beginning of year	5,182,852	3,450,280	–
Balance at end of year	5,297,671	3,494,231	–
Accumulated Depreciation	1,747,988	1,043,298	–
Net book value	3,549,683	2,450,933	–
Buildings and related machinery and equipment			
Balance at beginning of year	725,300	403,422	223,355
Balance at end of year	733,402	380,558	235,275
Accumulated Depreciation	344,143	115,475	80,246
Net book value	389,259	265,083	155,029
Leasehold improvements			
Balance at beginning of year	4,996	10,989	136,295
Balance at end of year	4,996	11,431	137,592
Accumulated Depreciation	2,359	7,419	57,792
Net book value	2,636	4,012	79,800
Signals, communications and power			
Balance at beginning of year	700,539	271,495	–
Balance at end of year	709,112	277,903	–
Accumulated Depreciation	360,037	103,466	–
Net book value	349,075	174,436	–
Terminals and fuel stations			
Balance at beginning of year	122,449	119,777	–
Balance at end of year	142,020	128,714	–
Accumulated Depreciation	30,196	38,487	–
Net book value	111,824	90,227	–
Total, Ways and Structures			
Balance at beginning of year	6,736,135	4,255,963	359,650
Balance at end of year	6,887,201	4,292,835	372,867
Accumulated Depreciation	2,484,724	1,308,144	138,038
Net book value	4,402,477	2,984,691	234,829
Equipment:			
Rolling stock – revenue service			
Balance at beginning of year	1,603,451	1,324,461	500,076
Balance at end of year	1,619,285	1,303,013	523,574
Accumulated Depreciation	775,132	659,436	202,980
Net book value	844,153	643,577	320,594
Intermodal equipment			
Balance at beginning of year	115,295	71,691	–
Balance at end of year	120,378	67,491	–
Accumulated Depreciation	83,195	42,014	–
Net book value	37,183	25,477	–
Work equipment and roadway machines			
Balance at beginning of year	374,460	287,644	–
Balance at end of year	381,323	286,780	–
Accumulated Depreciation	287,096	118,764	–
Net book value	94,227	168,016	–

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1992

Grand total - Total général			Détail
Class I	Class II - III	Total	
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
225,231	54,053	279,284	Terrains:
240,783	61,175	301,958	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
Voies et ouvrages			
Voies et chemins de roulement:			
8,633,132	1,650,600	10,283,732	Solde en début d'année
8,791,902	1,681,102	10,473,004	Solde en fin d'année
2,791,286	508,871	3,300,157	Amortissement accumulé
6,000,616	1,172,231	7,172,847	Valeur comptable, nette
Bâtiments, machines et matériel			
1,352,077	190,871	1,542,949	Solde en début d'année
1,349,235	200,431	1,549,666	Solde en fin d'année
539,864	71,793	611,657	Amortissement accumulé
809,371	128,638	938,009	Valeur comptable, nette
Améliorations locatives			
152,280	-	152,280	Solde en début d'année
154,019	-	154,019	Solde en fin d'année
67,570	-	67,570	Amortissement accumulé
86,448	-	86,448	Valeur comptable, nette
Signaux, communications et énergie			
972,034	102,914	1,074,948	Solde en début d'année
987,015	108,697	1,095,712	Solde en fin d'année
463,503	46,950	510,453	Amortissement accumulé
523,511	61,747	585,258	Valeur comptable, nette
Terminaux et postes de carburants			
242,226	7,245	249,471	Solde en début d'année
270,734	7,503	278,236	Solde en fin d'année
68,683	4,746	73,429	Amortissement accumulé
202,051	2,757	204,808	Valeur comptable, nette
Total, voies et chemins de roulement			
11,351,749	1,951,630	13,303,379	Solde en début d'année
11,552,904	1,997,733	13,550,637	Solde en fin d'année
3,930,907	632,360	4,563,267	Amortissement accumulé
7,621,997	1,365,373	8,987,370	Valeur comptable, nette
Équipement:			
Matériel roulant - service payant			
3,427,988	426,047	3,854,035	Solde en début d'année
3,445,871	440,615	3,886,486	Solde en fin d'année
1,637,548	203,972	1,841,520	Amortissement accumulé
1,808,323	236,643	2,044,966	Valeur comptable, nette
Équipement intermodal			
186,987	22,530	209,517	Solde en début d'année
187,869	23,743	211,612	Solde en fin d'année
125,209	3,792	129,001	Amortissement accumulé
62,659	19,951	82,610	Valeur comptable, nette
Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement			
662,104	72,266	734,370	Solde en début d'année
668,103	73,177	741,280	Solde en fin d'année
405,860	44,075	449,935	Amortissement accumulé
262,243	29,102	291,345	Valeur comptable, nette

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1992 - Concluded

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
Other Equipment			
Balance at beginning of year	114,130	56,258	79,774
Balance at end of year	120,662	61,597	88,452
Accumulated Depreciation	63,218	26,651	16,795
Net book value	57,444	34,946	71,657
Total, Equipment			
Balance at beginning of year	2,207,336	1,740,054	579,850
Balance at end of year	2,241,647	1,718,881	612,026
Accumulated Depreciation	1,208,641	846,865	219,775
Net book value	1,033,007	872,016	392,250
Total			
Balance at beginning of year	9,059,063	6,102,811	942,345
Balance at end of year	9,244,340	6,134,079	987,821
Accumulated Depreciation	3,693,365	2,155,009	357,814
Net book value	5,435,484	3,856,707	627,079
Miscellaneous Property Accounts			
Balance at beginning of year	22,128	70,873	-
Balance at end of year	30,295	68,872	-
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1992 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
250,162	6,516	256,679	Autres équipements
270,711	7,348	278,059	Solde en début d'année
106,663	3,809	110,472	Solde en fin d'année
164,048	3,539	167,587	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
4,527,240	527,360	5,054,600	Total, Équipement
4,572,554	544,883	5,117,437	Solde en début d'année
2,275,281	255,648	2,530,929	Solde en fin d'année
2,297,274	289,235	2,586,509	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
16,104,220	2,533,043	18,637,262	Total
16,366,241	2,603,791	18,970,032	Solde en début d'année
6,206,188	888,007	7,094,195	Solde en fin d'année
9,919,270	1,654,609	11,573,879	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
93,001	14,903	107,904	Compte d'immobilisations
99,167	4,031	103,198	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette

Chapter 3

Operating, Fuel and Inventory Statistics

Chapitre 3

Statistiques sur l'exploitation, le carburant et les inventaires

Track Operated

The Canadian railways operated 85 191 km of track at the end of 1992, 45.0% of this track consisted of mainline, 27.1% of branch line and the remaining 27.9% of yards, industrial tracks and siding.

In order to avoid duplication, the length of track operated by VIA is not reflected in tables 3.1, 3.2, and 3.3 as it runs mostly on track operated by other railways. This length of track has remained unchanged since 1990 and is shown below:

Nova Scotia	227 km
New Brunswick	678 km
Québec	2 657 km
Ontario	3 856 km
Manitoba	2 359 km
Saskatchewan	875 km
Alberta	787 km
British Columbia	2 102 km
United States	288 km
Total	13 829 km

Table 3.1

Length of Track Operated at December 31, 1992

Voies exploitées

La longueur totale des voies exploitées par les sociétés ferroviaires à la fin de 1992 s'est chiffrée à 85,191 kilomètres dont 45.0% étaient des lignes principales, 27.1%, des embranchements, et l'autre 27.9%, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Pour éviter le double compte, la longueur des voies exploitées par VIA Rail n'est pas comprise dans les tableaux 3.1, 3.2 et 3.3 car cette société exploite principalement les voies appartenant à d'autres sociétés ferroviaires. La longueur des voies est demeurée inchangée depuis 1990 comme on peut le constater ci-après :

Nouvelle-Écosse	227 km
Nouveau-Brunswick	678 km
Québec	2 657 km
Ontario	3 856 km
Manitoba	2 359 km
Saskatchewan	875 km
Alberta	787 km
Colombie-Britannique	2 102 km
États-Unis	288 km
Total	13 829 km

Tableau 3.1

Longueur des voies exploitées au 31 décembre 1992

Item – Détail	Class I – Catégorie I		VIA Rail	Grand total – Total général		Total
	Canadian National	Canadian Pacific		Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
kilometres – kilomètres						
Line owned – Voies appartenant						
Mainline – Ligne principale	19 016	9 051	–	28 067	4 342	32 409
Branch line – Ligne secondaire	12 000	7 024	–	19 024	1 082	20 106
Yards – Cours	10 626	5 137	–	15 763	1 704	17 467
Total	41 642	21 212	–	62 855	7 128	69 983
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned – Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe						
Mainline – Ligne principale	903	3 273	–	4 176	1 755	5 931
Branch line – Ligne secondaire	35	2 662	–	2 697	284	2 982
Yards – Cours	3 104	2 137	–	5 240	1 054	6 295
Total	4 042	8 072	–	12 114	3 093	15 207
Grand Total – Track operated – Total général – Voies exploitées	45 685	29 284	–	74 969	10 222	85 191

Figure 3.1

Length of Track, 1992

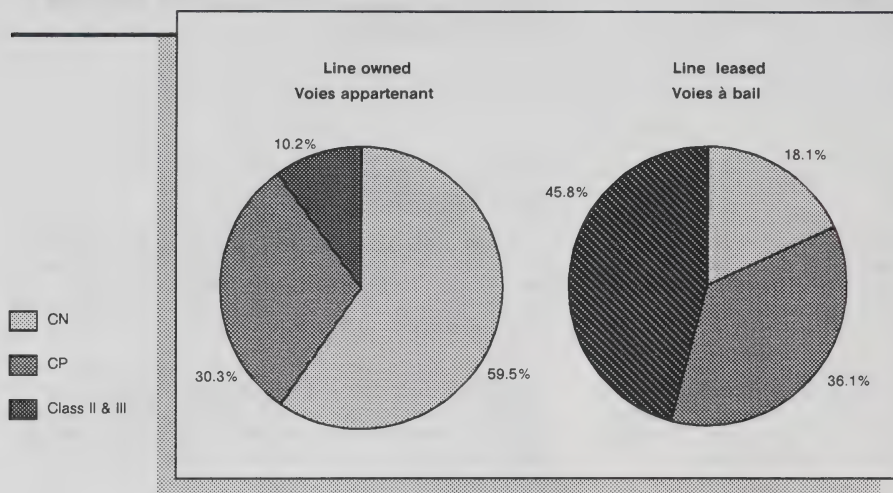


Figure 3.1

Longueur des voies, 1992

Carrier Shares

Canadian National and Canadian Pacific railways account for 89.8% of owned track; 86.6% of mainline, 94.6% of branch lines and 90.2% of yards, industrial track and sidings. They also accounted for 79.7% of lines jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights: 70.4% of mainline, 90.4% of branch lines and 83.3% of yards, industrial track and sidings.

Both CN and CP operated mostly on track which they own. CN operated 45 685 km of track, of which 91.2% was owned and 8.8% was leased and jointly owned. CP operated 29 284 km of track, of which 72.4% was owned and 27.6% that was leased or jointly owned.

Class II and III railways operated 10 222 km of track (12.0% of the total), 30.3% of which was leased.

Mainline Track Operated by Province and Territory

Mainline track by area of operation is shown in table 3.2. The province of Ontario accounted for most of the mainline track operated at 35.0%, followed by British Columbia with 17.4%. CN and CP also have an extension of 578 km of track into the United States. There is no mainline track in Prince Edward Island, the Yukon and the Northwest Territories. The Class II and III railways operated 6 097 km of mainline track, mostly in the provinces of Quebec, Ontario and British Columbia.

Parts des transporteurs

Ensemble, le Canadien National et le Canadien Pacifique ont représenté 89.8% de la longueur des voies exploitées en propriété, 86.6% de celle des lignes principales, 94.6% de celle des embranchements et 90.2% de celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement. Ces sociétés ont également figuré pour 79.7% des lignes exploitées en copropriété ou à bail, par contrat ou droit de passage, dont 70.4% étaient des lignes principales, 90.4% des embranchements, et 83.3% des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Le CN et le CP ont exploité la plupart des voies en propriété. Le CN a exploité 45,685 kilomètres de voies dont 91.2% en propriété et 8.8% à bail et en copropriété. Le CP a exploité 29,284 kilomètres de voies dont 72.4% en propriété, et 27.6%, à bail ou en copropriété.

Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont exploité pour leur part 10 222 kilomètres de voies (12.0% de la longueur totale), dont 30.3% étaient exploitées à bail.

Lignes principales exploitées, selon la province ou le territoire

Les lignes principales exploitées selon la région d'activité sont présentées au tableau 3.2. La province de l'Ontario avait à son compte la plupart des lignes principales avec 35.0%, suivie de la Colombie-Britannique avec 17.4%. Le CN et le CP avaient un prolongement de 578 kilomètres de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de ligne principale à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs des catégories II et III ont exploité 6 097 kilomètres de lignes principales situées surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Table 3.2

Length of Mainline Track Operated by Area at December 31, 1992

Tableau 3.2

Longueur de la voie principale par région au 31 décembre 1992

Area - Région	Class I - Catégorie I		Grand total - Total général			
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
			kilometres - kilomètres			
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	240	240
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	673	-	-	673	30	704
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	949	142	-	1 091	-	1 091
Quebec Québec	2 808	847	-	3 655	938	4 593
Ontario	6 720	4 470	-	11 189	2 246	13 436
Manitoba	1 646	1 111	-	2 756	117	2 874
Saskatchewan	1 913	1 799	-	3 712	-	3 712
Alberta	2 704	1 750	-	4 454	-	4 454
British Columbia - Colombie-Britannique	2 390	1 745	-	4 135	2 524	6 660
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-
United States - États-Unis	117	461	-	578	-	578
Total	19 919	12 324	-	32 244	6 097	38 340

Fuel and Power Consumed

Railways are mostly run by diesel oil with 1.9 billion litres consumed in 1992. Crude oil amounting to 133.9 million litres was reported by CN. CN accounted for 47.3% of diesel oil consumption, CP for 42.0%, VIA for 3.0% and other railways 7.7%. The longest stretches of railway track run in Ontario and British Columbia, these provinces also had the highest consumption of diesel oil with Ontario at 607 million litres and British Columbia at 499 million litres.

A major part of the total electric energy consumption of 32 million kWh was used by Class II and III railways.

The total cost of fuel and power consumed decreased by 10.7% from \$642 million in 1991 to \$573 million in 1992. This cost accounted for 7.4% of the total operating expenses in 1992.

Operating Indicators

Users should be aware when using the aggregated operating statistics that there is often duplication in statistics reported by VIA and the railways that own the track. CN includes VIA traffic that goes over its lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the years.

Carburant et énergie électrique consommés

Le diesel, dont la consommation s'est chiffrée à 1.9 milliard de litres en 1992, est de loin le carburant le plus utilisé par les sociétés ferroviaires. Le CN a consommé 133.9 millions de litres de pétrole brut. Il a représenté 47.3% de la consommation de diesel, le CP, 42.0%, VIA Rail, 3.0%; les autres sociétés en ont représenté 7.7%. Comme les voies ferrées sont le plus étendues en Ontario et en Colombie-Britannique, la consommation de diesel a été la plus élevée dans ces deux provinces; l'Ontario en a représenté 607 millions de litres, et la Colombie-Britannique, 499 millions de litres.

Les transporteurs des catégories II et III ont consommé la plus grande part de l'énergie électrique établie à 32 millions kWh.

Le coût total du carburant et de l'énergie électrique consommés a chuté de 10.7% pour passer de \$642 millions en 1991 à \$573 millions en 1992. Ce coût a représenté 7.4% des dépenses d'exploitation totales en 1992.

Indicateurs opérationnels

Les utilisateurs doivent être prudents lorsqu'ils utilisent les statistiques agrégées de l'exploitation ferroviaire car ces statistiques se retrouvent souvent dans les déclarations de VIA Rail et des sociétés ferroviaires auxquelles appartient la voie. Contrairement au CP, le CN tient compte du trafic de VIA Rail qui emprunte ses voies. Le double compte se retrouve tout au long de la période de référence.

Table 3.3

Fuel and Power Consumed , 1992

Tableau 3.3

Consommation de carburant, 1992

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
'000 litres						
Diesel						
Freight – Fret	832 667	744 770	–	1 577 437	122 926	1 700 363
Passenger – Voyageurs	–	–	56 010	56 010	8 428	64 438
Yard Switching – Triage	59 031	46 432	–	105 463	10 776	116 240
Work train – Trains de travaux	4 254	4 196	–	8 450	3 504	11 955
Total	895 952	795 398	56 010	1 747 361	145 634	1 892 995
'000 litres						
Crude oil – Pétrole non raffiné						
Freight – Fret	126 289	–	–	126 289	4	126 293
Passenger – Voyageurs	–	–	–	–	–	–
Yard Switching – Triage	4 906	–	–	4 906	–	4 906
Work train – Trains de travaux	2 736	–	–	2 736	–	2 736
Total	133 931	–	–	133 931	4	133 935
'000 kW.h						
Electric energy – Energie électrique						
Freight – Fret	–	–	–	–	26 754	26 754
Passenger – Voyageurs	4 856	–	–	4 856	–	4 856
Yard Switching – Triage	–	–	–	–	–	–
Work train – Trains de travaux	–	–	–	–	–	–
Total	4 856	–	–	4 856	26 754	31 610
Cost, Grand total – Frais, total général	\$ 290,213,000	224,245,642	15,567,796	530,026,438	43,245,380	573,271,818

Table 3.4

Diesel Oil Consumed by Province or Territory, 1992

Tableau 3.4

Consommation d'huile diesel selon la province ou le territoire, 1992

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
'000 litres						
Diesel						
Newfoundland – Terre-Neuve	-	-	-	-	13 273	13 273
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	10 545	340	1 876	12 761	454	13 214
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	30 329	2 263	2 920	35 512	-	35 512
Quebec – Québec	88 737	26 503	13 196	128 436	37 090	165 526
Ontario	284 973	269 523	24 048	578 544	28 121	606 664
Manitoba	92 853	65 551	5 090	163 494	54	163 548
Saskatchewan	117 156	109 376	2 538	229 070	-	229 070
Alberta	29 773	120 535	2 279	152 587	-	152 587
British Columbia – Colombie-Britannique	231 773	196 063	4 063	431 899	66 643	498 542
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	197	-	-	197	-	197
United States – États-Unis	9 616	5 245	-	14 861	-	14 861
Total	895 952	795 398	56 010	1 747 361	145 634	1 892 995

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.2

Freight Train-kilometres, by Carrier,
1991 and 1992

Figure 3.2

Train-kilomètres de fret, selon le transporteur,
1991 et 1992

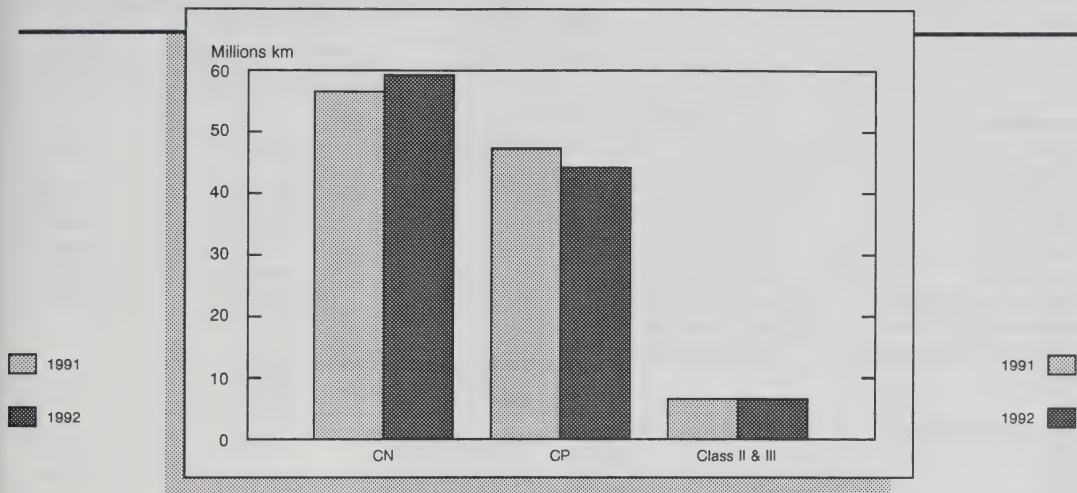


Figure 3.3

Freight Car-kilometres, by Carrier, 1992

Figure 3.3

Wagons-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1992

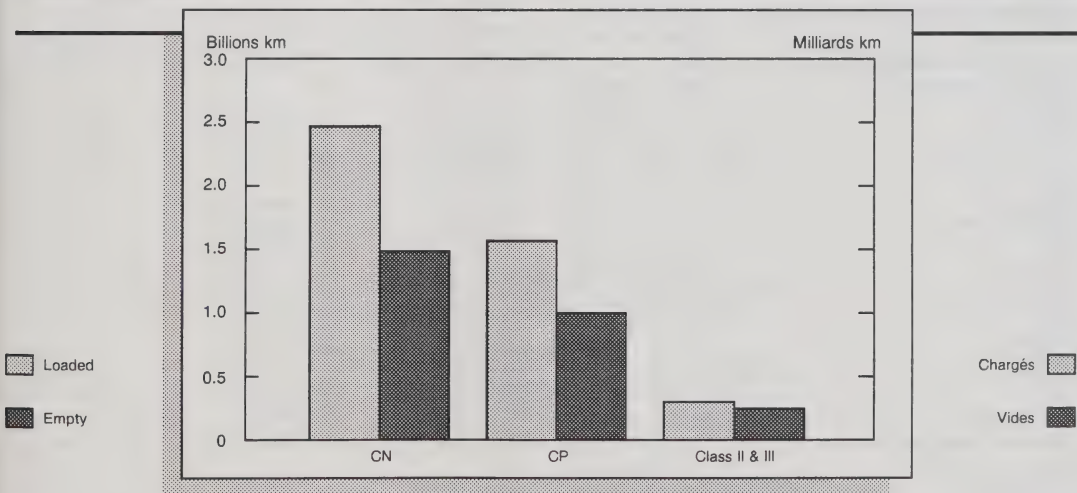


Table 3.5

Operating Statistics, 1992

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	metric units - unités métriques		
Train-kilometres			
Freight	59 324 960	44 337 344	-
Passenger			
Locomotive drawn	9 965 322	-	10 081 349
Rail diesel car	303 315	-	351 275
Total	10 268 637	-	10 432 624
Total, transportation service	69 593 596	44 337 344	10 432 624
Work train service	1 043 904	144 274	-
Grand total train-kilometres	70 637 501	44 481 618	10 432 624
Locomotive unit-kilometres			
Hauling freight trains, freight			
Diesel	145 238 516	127 218 766	-
Electric	-	-	-
Total	145 238 516	127 218 766	-
Hauling passenger trains			
Diesel	13 729 512	-	13 758 124
Electric	186 249	-	-
Total	13 915 761	-	13 758 124
Total, hauling trains	159 154 277	127 218 766	13 758 124
Switching freight trains			
Diesel	18 895 643	13 155 550	-
Electric	-	-	-
Total	18 895 643	13 155 550	-
Switching passenger trains			
Diesel	63 463	-	-
Electric	-	-	-
Total	63 463	-	-
Total, switching	18 959 106	13 155 550	-
Helping, doubling and running light	7 947	-	-
In work service	1 562 111	246 308	-
Grand total, locomotive unit-kilometres	179 683 441	140 620 624	13 758 124
Freight car-kilometres			
Loaded			
In freight trains	2 470 766 206	1 560 781 274	-
In passenger trains	344 480	-	-
Total	2 471 110 686	1 560 781 274	-
Empty			
In freight trains	1 484 425 362	997 997 649	-
In passenger trains	4 738	-	-
Total	1 484 430 100	997 997 649	-
Caboose			
In freight trains	16 209 326	9 384 729	-
In passenger trains	-	-	-
Total	16 209 326	9 384 729	-
Total Cars			
In freight trains	3 971 400 893	2 568 163 652	-
In passenger trains	349 218	-	-
Total	3 971 750 111	2 568 163 652	-
In work train service	1 716 227	355 956	-
Grand total, freight car-kilometres	3 973 466 338	2 568 519 608	-
Robot car-kilometres			
In freight trains	-	-	-
In passenger trains	-	-	-
Total	-	-	-
Generator car-kilometres			
In freight trains	3 074	3 349	-
In passenger trains	2 419 444	-	2 671 928
Total	2 422 518	3 349	2 671 928

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1992

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
metric units – unités métriques			
103 662 303	6 562 939	110 225 242	Train-kilomètres
			Fret
			Voyageurs
20 046 671	827 491	20 874 162	Avec locomotive
654 590	413 144	1 067 734	Voitures automotrices
20 701 261	1 240 635	21 941 896	Total
124 363 563	7 803 574	132 167 138	Total, service des transports
1 188 179	134 051	1 322 230	Service des trains de travaux
125 551 743	7 937 626	133 489 369	Total général, train-kilomètres
			Locomotives unités-kilomètres
			Remorquage de trains, fret
272 457 282	22 436 362	294 893 644	Diesel
–	708 895	708 895	Electriques
272 457 282	23 145 257	295 602 539	Total
			Voyageurs
27 487 636	711 356	28 198 992	Diesel
186 249	–	186 249	Electriques
27 673 885	711 356	28 385 241	Total
300 131 167	23 856 613	323 987 779	Total, remorquage
			Triage
32 051 193	4 222 759	36 273 952	Diesel
–	28 342	28 342	Electriques
32 051 193	4 251 101	36 302 294	Total
63 463	17 968	81 431	Voyageurs
–	–	–	Diesel
63 463	17 968	81 431	Electriques
32 114 656	4 269 069	36 383 725	Total
7 947	–	7 947	Total, triage
1 808 420	235 589	2 044 009	Machines de secours, doubles et haut-le-pied
334 062 190	28 361 271	362 423 460	Service des travaux
			Total général, unités-kilomètres locomotives
			Wagons-kilomètres
			Chargés
4 031 547 480	302 546 046	4 334 093 526	Dans les trains de marchandises
344 480	–	344 480	Dans les trains de voyageurs
4 031 891 960	302 546 046	4 334 438 006	Total
			Vides
2 482 423 011	244 017 324	2 726 440 335	Dans les trains de marchandises
4 738	2 202	6 939	Dans les trains de voyageurs
2 482 427 749	244 019 525	2 726 447 274	Total
25 594 054	11 015 233	36 609 287	Wagons de queue
–	–	–	Dans les trains de marchandises
25 594 054	11 015 233	36 609 287	Dans les trains de voyageurs
			Total
6 539 564 545	557 578 603	7 097 143 148	Total
349 218	2 202	351 419	Dans les trains de marchandises
6 539 913 763	557 580 805	7 097 494 567	Dans les trains de voyageurs
2 072 183	135 087	2 207 270	Total, service de transport
6 541 985 946	557 715 891	7 099 701 837	Service des trains de travaux
			Total général, wagons-kilomètres
			Wagons-robots
–	528 483	528 483	Dans les trains de marchandises
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
–	528 483	528 483	Total
			Wagons-générateurs (de vapeur et d'électricité)
6 423	–	6 423	Dans les trains de marchandises
5 091 372	356 482	5 447 854	Dans les trains de voyageurs
5 097 795	356 482	5 454 276	Total

Table 3.5

Operating Statistics, 1992 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	metric units – unités métriques		
Passenger car-kilometres			
Head-end cars			
In passenger trains	2 695 759	–	4 416 656
In freight trains	149 717	–	–
Total	2 845 476	–	4 416 656
Meal service and lounge cars			
In passenger trains	3 654 064	–	5 778 536
In freight trains	37 903	–	–
Total	3 691 967	–	5 778 536
Sleeping cars			
In passenger trains	9 600 831	–	13 868 493
In freight trains	26 561	–	–
Total	9 627 392	–	13 868 493
Conventional coach			
In passenger trains	20 332 312	–	15 775 043
In freight trains	308 352	626	–
Total	20 640 664	626	15 775 043
Tempo coach			
In passenger trains	–	–	–
In freight trains	–	–	–
Total	–	–	–
LRC coach			
In passenger trains	16 905 956	–	17 501 133
In freight trains	14 756	–	–
Total	16 920 712	–	17 501 133
Turbo train cars			
In passenger trains	–	–	–
In freight trains	–	–	–
Total	–	–	–
Rail diesel cars			
In passenger trains	–	–	600 639
In freight trains	35 367	544	–
Total	35 367	544	600 639
Commuter cars			
In passenger trains	998 299	–	–
In freight trains	8 068	1 362	–
Total	1 006 367	1 362	–
Other passenger cars			
In passenger trains	–	–	–
In freight trains	3 502	–	–
Total	3 502	–	–
Total passenger cars			
In passenger trains	54 187 221	–	57 940 501
In freight trains	584 226	2 531	–
Total	54 771 447	2 531	57 940 501
In work train service	938	77	–
Grand total, passenger car-kilometres	54 772 385	2 609	57 940 501
Gross tonne-kilometres			
Freight train cars, contents and cabooses ('000)	251 812 619	171 809 056	–
Passenger train cars (cars only) ('000)	3 159 637	–	4 934 379
Train hours			
Freight	1 493 651	992 916	–
Passenger	–	–	–
Total, transportation service	1 493 651	992 916	–

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1992 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
metric units – unités métriques			
			Voitures-kilomètres
			Voitures de tête
7 112 415	809 139	7 921 555	Dans les trains de voyageurs
149 717	154 924	304 641	Dans les trains de marchandises
7 262 133	964 063	8 226 195	Total
			Voitures de buffet
9 432 600	139 736	9 572 336	Dans les trains de voyageurs
37 903	301 184	339 087	Dans les trains de marchandises
9 470 504	440 920	9 911 424	Total
			Voitures-lits
23 469 324	26 429	23 495 753	Dans les trains de voyageurs
26 561	244 168	270 729	Dans les trains de marchandises
23 495 885	270 597	23 766 482	Total
			Voitures ordinaires
36 107 355	1 780 978	37 888 333	Dans les trains de voyageurs
308 978	1 034 774	1 343 752	Dans les trains de marchandises
36 416 333	2 815 753	39 232 085	Total
			Voitures tempo
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
–	–	–	Dans les trains de marchandises
–	–	–	Total
			Voitures LRC
34 407 089	–	34 407 089	Dans les trains de voyageurs
14 756	–	14 756	Dans les trains de marchandises
34 421 845	–	34 421 845	Total
			Motrices de turbotrain
–	45 802	45 802	Dans les trains de voyageurs
–	–	–	Dans les trains de marchandises
–	45 802	45 802	Total
			Voitures automotrices
600 639	1 333 810	1 934 449	Dans les trains de voyageurs
35 911	–	35 911	Dans les trains de marchandises
636 550	1 333 810	1 970 360	Total
			Voitures de navetage
998 299	–	998 299	Dans les trains de voyageurs
9 429	–	9 429	Dans les trains de marchandises
1 007 728	–	1 007 728	Total
			Autres voitures
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
3 502	–	3 502	Dans les trains de marchandises
3 502	–	3 502	Total
			Total, voitures
112 127 722	4 135 895	116 263 616	Dans les trains de voyageurs
586 757	1 735 050	2 321 807	Dans les trains de marchandises
112 714 479	5 870 944	118 585 423	Total
77	–	1 015	Service des trains de travaux
112 714 556	5 870 944	118 586 438	Total général, voitures-kilomètres
			Tonnes-kilomètres brutes
423 621 676	38 587 849	462 209 525	Wagons, contenu et wagons de queue ('000)
8 094 016	366 299	8 460 315	Voitures (voitures seulement) ('000)
			Train-heures
2 486 567	405 417	2 891 984	Fret
–	25 451	25 451	Voyageurs
2 486 567	430 868	2 917 435	Total, service des transports

Locomotive Unit and Train-Kilometres

Freight locomotive-kilometres decreased 1.3% while freight train-kilometres remained almost unchanged in 1992. Passenger locomotive-kilometres and train-kilometres increased by 3.3% and 2.5%, respectively, between 1991 and 1992.

Freight and Passenger Car-Kilometres

Total freight car-kilometres in transportation service decreased by 3.4%, in 1992. Of a total of 7.1 billion freight car-kilometres, 61.1% were performed by loaded cars, 38.4% by empty cars while the remaining 0.5% by cabooses.

Total passenger car-kilometres decreased by 2.5% from 121.6 million kilometres in 1991 to 118.6 million kilometres in 1992.

Gross Tonne-Kilometres

There was a decrease of 3.1% in the gross tonne-kilometres of freight train cars and an increase of 22.0% in passenger train cars respectively, in 1992.

CN accounted for 54.5% of gross tonne-kilometres of freight, CP for 37.2%, and other railways for 8.3%.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

Table 3.6 shows that CN and CP carried 182.1 million tonnes of revenue freight, or 68.8% of a total of 264.6 million tonnes reported for 1992. However, they accounted for 91.1% of the revenue freight tonne-kilometres as their average length of haul was 1 254 km compared to only 271 km for Class II and III railways.

In 1992, 4.2 million passengers travelled by train over an average distance of 339 kilometres.

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train in 1992 were 64.4 compared to 66.6 in 1991. Class II and III railways transported 85.2 freight cars per train, the highest number among the railways; followed by CN at 67.0 and CP at 57.9. All railways reported a decrease in the number of cars per freight train.

Locomotives-kilomètres et trains-kilomètres

Le nombre de locomotives-kilomètres de marchandises a chuté de 1.3%, tandis que le nombre de trains-kilomètres de marchandises est demeuré presque inchangé en 1992. Le nombre de locomotives-kilomètres de voyageurs et de trains-kilomètres de voyageurs a progressé de 3.3% et de 2.5% respectivement de 1991 à 1992.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Le nombre total de wagons-kilomètres utilisés pour le service des transports a diminué de 3.4% en 1992. Sur un total de 7.1 milliards de wagons-kilomètres, les wagons chargés représentaient 61.1%, les wagons vides, 38.4%, et les wagons de queue, l'autre 0.5%.

Le nombre total de voitures-kilomètres a régressé de 2.5% pour passer de 121.6 millions de kilomètres en 1991 à 118.6 millions de kilomètres en 1992.

Tonnes-kilomètres brutes

En 1992, on a observé une baisse de 3.1% du nombre de tonnes-kilomètres brutes attribuées aux wagons et aux voitures, et une hausse de 22.0% à ce titre attribuée aux voitures.

Le CN a représenté 54.5% du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, le CP, 37.2%, et les autres sociétés ferroviaires, 8.3%.

Statistiques sur le trafic

Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

Comme le montre le tableau 3.6, le CN et le CP ont transporté 182.1 millions de tonnes de marchandises payantes, ou 68.8% des 264.6 millions de tonnes déclarées en 1992. Toutefois, ils ont figuré pour 91.1% du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises payantes, leur trajet moyen s'établissant à 1 254 kilomètres par rapport à 271 kilomètres seulement pour les sociétés des catégories II et III.

En 1992, 4.2 millions de voyageurs personnes ont voyagé en trains sur une distance moyenne de 339 kilomètres.

Autres statistiques d'exploitation

En 1992, le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, se chiffrait à 64.4 par rapport à 66.6 en 1991. Les transporteurs des catégories II et III ont tiré 85.2 wagons par train, soit le nombre le plus élevé de toutes les sociétés. Le CN a déclaré un nombre moyen de 67.0 wagons, et le CP, 57.9 wagons. Toutes les sociétés ferroviaires ont déclaré une baisse du nombre de wagons par train de marchandises.

Table 3.6

Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1992

Tableau 3.6

Statistiques sommaires sur le transport de fret et de voyageurs, 1992

		Class I – Catégorie I		VIA Rail	Grand total – Total général		Total
		Canadian National	Canadian Pacific		Class I	Classes II & III	
		Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
metric units – unités métriques							
Revenue freight – Fret payant							
Tonnes	'000	104 627	77 478	–	182 105	82 477	264 582
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	134 730 134	93 598 577	–	228 328 711	22 342 497	250 671 208
Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition	km	1 288	1 208	–	1 254	271	947
Revenue and non-revenue freight – Fret payant et non-payant							
Tonnes	'000	105 609	80 003	–	185 612	82 777	268 389
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	135 046 375	95 007 020	–	230 053 395	22 400 562	252 453 957
Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition	km	1 279	1 188	–	1 239	271	941
Revenue passengers – Voyageurs Payants							
Passengers – Voyageurs	'000	–	–	3,623	3,623	618	4,241
Passenger-kilometres – Voyageurs-kilomètres	'000	–	–	1 342 877	1 342 877	96 245	1 439 122
Average passenger journey per ticket – Trajet moyen par billet	km	–	–	371	371	156	339
Transportation services, averages – Services de transports, moyennes							
Cars per freight train – Wagons par train de fret ¹	No. – Nbre	67.0	57.9	–	63.1	85.2	64.4
Cars per passenger train – Voitures par train de voyageur ²	No. – Nbre	5.3	–	5.6	5.4	3.3	5.3
Freight carload – Changement de wagon ³	t	54.7	60.9	–	57.1	74.0	58.2
Empty freight car-kilometre – Wagons-kilomètre vide	%	37.5	39.0	–	38.1	44.6	38.6
Freight train speed – Vitesse, train de fret	km/hr	39.7	44.7	–	41.7	16.2	38.1

¹ Includes passenger cars. – Comprend les voitures.

² Includes freight cars. – Comprend les wagons.

³ Based on car and tonne-kilometres. – Selon les wagons et tonne-kilomètres.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

VIA reported 5.6 cars per passenger train compared to 3.3 by other railways who operate mostly sight-seeing tours.

Other railways hauled a much higher tonnage per carload, 74.0 tonnes compared to 54.7 tonnes for CN and 60.9 tonnes for CP. The average speed of their trains was therefore lower, 16 km/hr compared to 40 km/hr and 45 km/hr for CN and CP respectively.

VIA Rail a déclaré tirer 5.6 voitures par train de voyageurs par rapport à 3.3 voitures chez les autres sociétés qui offrent principalement des services de visites touristiques.

Les autres sociétés ferroviaires transportent des chargements beaucoup plus lourds, soit 74.0 tonnes par rapport à 54.7 tonnes pour le CN et 60.9 tonnes pour le CP. Leur vitesse moyenne était donc moins élevée à 16 km/h par rapport à 40.9 km/h pour le CN et 45 km/h pour le CP.

Figure 3.4

Cars per Freight Train, 1991 and 1992

Wagons par Train de fret, 1991 et 1992

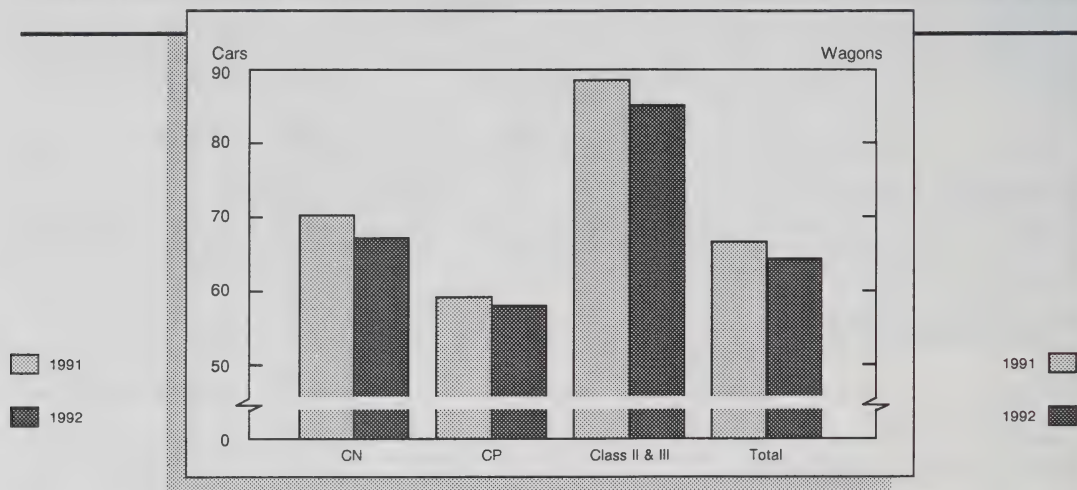


Figure 3.5

Average Freight Carload, 1991 and 1992

Figure 3.5

Changement moyen de wagon, 1991 et 1992

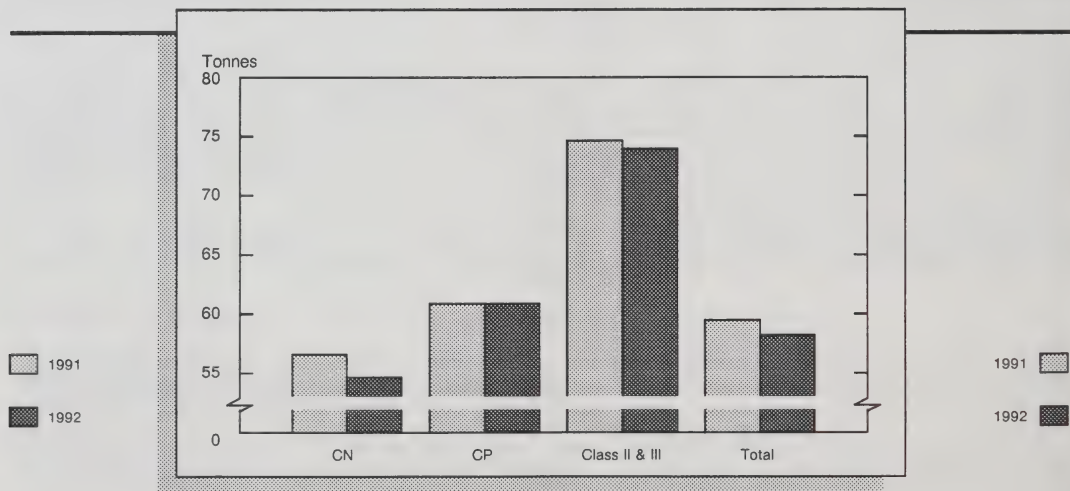


Table 3.7
Inventory of Equipment in Service, 1992

Tableau 3.7
Inventaire des matériels en service, 1992

Item - Détail	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
			Number - Nombre			
Locomotives						
Freight - Fret						
Diesel	1,368	1,041	-	2,409	295	2,704
Electric - Electrique	-	-	-	-	7	7
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-
Total	1,368	1,041	-	2,409	302	2,711
Passengers - Voyageurs						
Electric - Electrique	14	-	-	14	2	16
Tempo	-	-	-	-	-	-
LRC	-	-	30	30	-	30
Others - Autres	-	-	19	19	21	40
Total	14	-	49	63	23	86
Yard - Cour						
Diesel	318	215	59	592	25	617
Electric - Electrique	-	-	-	-	-	-
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-
Total	318	215	59	592	25	617
Associated equipment - Matériel connexe	-	4	27	31	21	52
Grand total - Total général	1,700	1,260	135	3,095	371	3,466
Freight cars - Wagons						
Box - Couvert	16,995	8,891	-	25,886	3,758	29,644
Hopper - Trémie	20,497	17,354	-	37,851	1,260	39,111
Gondola - Tombereau	6,581	4,206	-	10,787	5,270	16,057
Refrigerator - Frigorifique	177	35	-	212	15	227
Fiat - Plat	14,014	8,086	-	22,100	5,425	27,525
Stock - Bestiaux	2	26	-	28	-	28
Caboose - Queue	710	336	-	1,046	126	1,172
Other - Autres	3,693	24	-	3,717	725	4,442
Total	62,669	38,958	-	101,627	16,579	118,206
Passenger cars - Voitures						
Head-end - Tête	-	-	42	42	18	60
Meal/Lounge - Buffet	-	-	74	74	15	89
Sleeping - Lits	-	-	92	92	2	94
Conventional - Ordinaire	-	-	127	127	72	199
Tempo	-	-	-	-	-	-
LRC	-	-	110	110	-	110
Diesel	-	-	-	-	-	-
Commuter - Navetage	41	-	16	57	12	69
Total	41	-	461	502	119	621

Inventory of Equipment

Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1992 consisted of 3,466 locomotives compared to 3,492 in 1991. Of the total locomotives 78.2% were engaged in freight service, 2.5% in passenger service, 17.8% in yard work and 1.5% were classified as associated equipment.

CN operated 49.1% of the total locomotives, CP another 36.4% while VIA and Class II and III carriers accounted for 3.9% and 10.7%, respectively.

Inventaire du matériel

Locomotives

L'inventaire du matériel en service au 31 décembre 1992 se composait de 3,466 locomotives par rapport à 3,492 locomotives en 1991. Sur ce total, 78.2% servaient au transport des marchandises, 2.5% servaient au transport des voyageurs, 17.8% servaient au triage et 1.5% étaient classées comme matériel connexe.

Le CN a exploité 49.1% du nombre total de locomotives, le CP, un autre 36.4%; VIA Rail et les transporteurs des catégories II et III en ont exploité 3.9% et 10.7% respectivement.

The number of freight locomotives decreased by 1.6%, from 2,756 in 1991 to 2,711 in 1992 while passenger locomotives remained unchanged at 86.

Of the 86 passenger locomotives VIA operated 49, CN operated 14 and other railways, the remaining 23.

Flat

Freight and Passenger Cars

There was a decrease of 2.1% in the freight car inventory, from 120,710 in 1991 to 118,206 in 1992.

The mix of freight car inventory reflects the railway's role in the transportation of bulk commodities. A major proportion consists of hopper cars at 33.1% followed by box cars at 25.1% and flat cars at 23.3%.

CN's inventory of 62,669 freight cars consisted of 32.7% hopper cars, 27.1% box cars, 22.4% flat cars and the remaining 17.8% were other types.

CP had 38,958 freight cars, 44.5% of which were hopper cars, 22.8% box cars and 20.8% flat cars and 11.9% all other types.

The number of passenger cars in 1992 was 621, of which VIA operated 74.2%. CN operated 6.6% of commuter cars and the remaining 19.2% were operated by Class II and III railways.

Le nombre de locomotives de trains de marchandises a régressé de 1.6%, passant ainsi de 2,756 en 1991 à 2,711 en 1992. Le nombre de locomotives de trains de voyageurs est demeuré inchangé à 86.

Sur les 86 locomotives de trains de voyageurs, VIA Rail en a exploité 49, le CN, 14, et les transporteurs des catégories II et III, 23.

Wagons et voitures

Le nombre de wagons a chuté de 2.1% pour passer de 120,710 en 1991 à 118,206 en 1992.

La composition de l'inventaire des wagons traduit le rôle que jouent les sociétés ferroviaires dans le transport des marchandises en vrac; la plupart des wagons sont des wagons-trémies (33.1%), des wagons couverts (25.1%) et des wagons plats (23.3%).

Chez le CN, on a dénombré 62,669 wagons dont 32.7% de wagons-trémies, 27.1% de wagons couverts, 22.4 % de wagons plats et 17.8% d'autres types de wagons.

Le CP a exploité 38,958 wagons dont 44.5% de wagons-trémies, 22.8% de wagons couverts, 20.8% de wagons plats et 11.9% d'autres types de wagons.

En 1992, on a dénombré 621 voitures dont 74.2% étaient exploitées par VIA Rail. Le CN a exploité 6.6% de voitures de navette, et les transporteurs des catégories II et III, l'autre 19.2%.

Figure 3.6

Inventory of Freight and Passenger Cars, by type, 1992

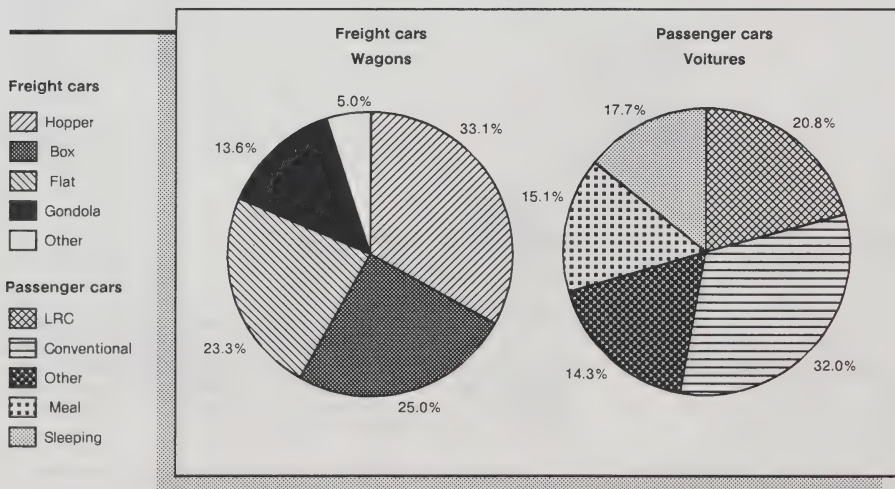
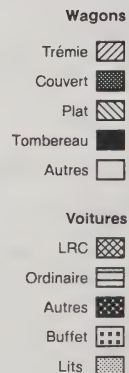


Figure 3.6

Inventaire des wagons et voitures, selon le genre, 1992



Chapter 4

Employment Statistics

Chapitre 4

Statistiques sur l'emploi

The National Transportation Act 1987 and major economic developments, led the Canadian railways to take steps to become more viable commercially and compete effectively with each other as well as other modes of transport. The industry put a major effort into improving its productivity by reducing its workforce. In the short run, however, the railways are faced with termination costs because of income security provisions of collective agreements negotiated in the past.

Employment in the railway industry dropped in 1992 by 3.9%, while total compensation increased by 2.5%. As a result, the average compensation per employee increased from \$43,199 in 1991 to \$46,079 in 1992, an increase of 6.7%.

In 1992, labour costs accounted for 36.9% of the total operating expenses, compared to 40.9% in 1991.

Summary Statistics by Class of Carrier

Class I Carriers

Class I carriers account for over 90% of total employment and over 91% of total compensation, of the railway industry. The average annual compensation per Class I employee was \$46,452 compared to \$42,478 for Class II and III employees. On the other hand, average compensation per hour, for Class II and III carriers, was slightly higher at \$20.3 compared to \$19.8 for Class I carriers.

In 1992, labour costs of Class I carriers accounted for 36.1% of their operating expenses compared to 40.4% in 1991.

CN decreased its workforce by 3.4%, while total compensation increased by 4.9%. Average compensation increased from \$44,083 in 1991 to \$47,876 in 1992.

CP rail reduced the number of employees by 5.0% in 1992 while its payroll decreased by 2.2%. Average compensation increased from \$43,623 in 1991 to \$44,925 in 1992.

VIA had previously made major adjustments in its operations in response to reduced funding and by the end of 1991 had managed to cut total compensation

Depuis l'introduction de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, les sociétés ferroviaires ont pris les mesures nécessaires pour accroître la concurrence entre elles et avec les autres modes de transport. Elles ont axé leurs efforts sur l'accroissement de la productivité, en réduisant leur effectif. À court terme, toutefois, les sociétés doivent verser des frais de cessation d'emploi en raison de provisions de sécurité d'emploi prévues par les conventions collectives négociées dans le passé.

L'effectif des sociétés ferroviaires a chuté de 3.9% en 1992, tandis que la rémunération totale a progressé de 2.5%. Ainsi, la rémunération moyenne par employé a augmenté pour passer de \$43,199 en 1991 à \$46,079 en 1992, un gain de 6.7%.

En 1992, les dépenses au titre de l'effectif ont représenté 36.9% des dépenses d'exploitation totales, comparativement à 40.9% en 1991.

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de catégorie I

Les transporteurs de catégorie I représentent plus de 90% de l'effectif total et plus de 91% de la rémunération totale du secteur du transport ferroviaire. La rémunération annuelle moyenne par employé dans cette catégorie a totalisé \$46,452 comparativement à \$42,478 pour les employés des transporteurs des catégories II et III. Par contre, la rémunération horaire moyenne chez les transporteurs des catégories II et III était légèrement supérieure à \$20.3 comparativement à \$19.8 chez les transporteurs de catégorie I.

En 1992, les dépenses au titre de l'effectif des transporteurs de catégorie I ont représenté 36.1% des dépenses d'exploitation totales par rapport à 40.4% en 1991.

Le CN a réduit son effectif de 3.4%. La rémunération totale a progressé de 4.9%, et la rémunération moyenne s'est accrue pour passer de \$44,083 en 1991 à \$47,876 en 1992.

Le CP a réduit son effectif de 5.0% en 1992. La rémunération a chuté de 2.2%, et la rémunération moyenne a bondi pour passer de \$43,623 en 1991 à \$44,925 en 1992.

Après avoir modifié considérablement ses opérations face à la réduction des fonds disponibles, VIA Rail a réussi, à la fin de 1991, à réduire la rémunération totale de 9.3%,

by 9.3%, proportionately more than the reduction of 1.8% in employment. In 1992, the number of employees working for VIA rail increased by 7.5% because of the increase in frequency of trains on selected routes, total compensation also increased by 7.0%.

réduction beaucoup plus élevée en pourcentage que celle de l'effectif (1.8%). En 1992, le nombre d'employés au service de VIA Rail a progressé de 7.5%. En raison de l'accroissement de la fréquence des trains sur certaines voies, la rémunération totale a également augmenté de 7.0%.

Table 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group, 1992

Tableau 4.1

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1992

Activity – Activité	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II – III	
Average number of employees – Nombre moyen d'employés						
General – Service généraux	4,409	3,604	1,618	9,631	887	10,518
Road maintenance – Entretien des voies	7,815	4,728	36	12,579	1,616	14,195
Equipment maintenance – Entretien du matériel	8,349	5,215	1,161	14,725	1,333	16,058
Transportation – Transport	10,283	7,335	1,923	19,541	2,004	21,545
Total	30,856	20,882	4,738	56,476	5,840	62,316
Total compensation – Rémunération total			\$'000 000			
General – Service généraux	221.5	180.8	78.9	481.2	38.1	519.3
Road maintenance – Entretien des voies	338.8	196.4	1.7	537.0	57.1	594.1
Equipment maintenance – Entretien du matériel	347.1	208.0	48.5	603.5	57.9	661.4
Transportation – Transport	569.8	352.9	78.9	1001.7	95.0	1,096.7
Total	1,477	938.1	208.0	2,623.4	248.1	2,871.5
Average compensation per year – Rémunération moyenne annuelle			\$			
General – Service généraux	50,247	50,163	48,734	49,962	42,931	49,369
Road maintenance – Entretien des voies	43,356	41,548	48,282	42,691	35,338	41,854
Equipment maintenance – Entretien du matériel	41,569	39,879	41,774	40,987	43,419	41,189
Transportation – Transport	55,416	48,115	41,039	51,261	47,409	50,903
Total	47,876	44,925	43,902	46,452	42,478	46,079
Average compensation per hour – Rémunération moyenne annuelle			\$			
General – Service généraux	22.8	23.9	21.9	23.0	24.1	23.3
Road maintenance – Entretien des voies	18.2	18.2	21.9	18.2	18.5	19.1
Equipment maintenance – Entretien du matériel	18.8	19.1	18.5	18.9	20.6	19.5
Transportation – Transport	18.9	22.9	18.3	20.1	20.8	20.2
Total	19.2	21.0	19.6	19.8	20.3	20.1

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 4.1

Figure 4.1

Average Annual Compensation, by Carrier, 1991 and 1992

Rémunération moyenne annuelle, selon le transporteur, 1991 et 1992

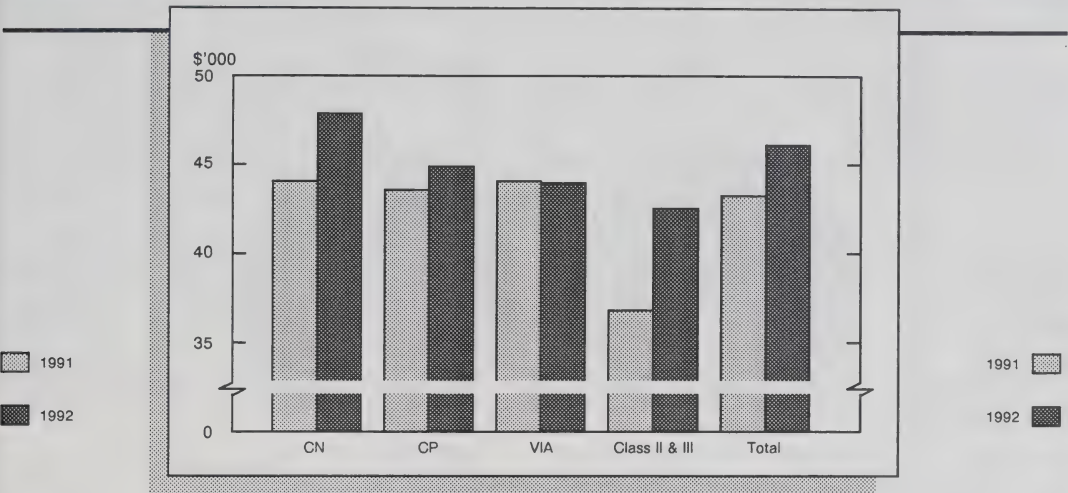


Figure 4.2

Figure 4.2

Total Compensation as Percentage of Total Expenses, 1991 and 1992

Rémunération totale en pourcentage des dépenses totale, 1991 et 1992

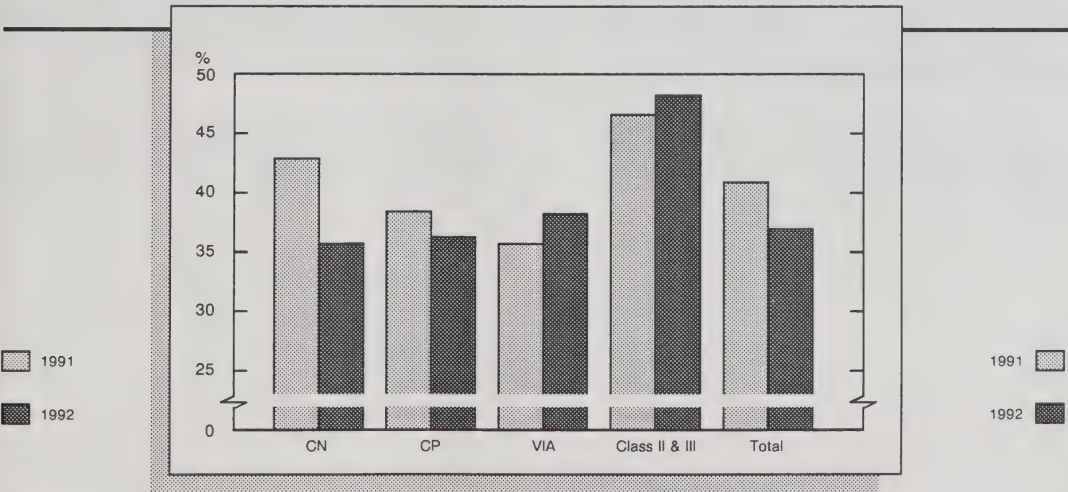


Figure 4.3

Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, 1992

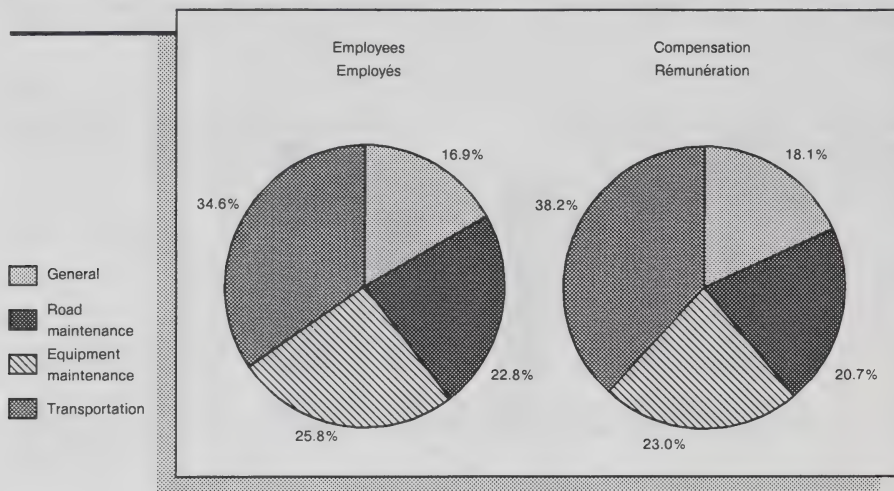


Figure 4.3

Pourcentage de Rémunération total et le nombre moyen d'employé, 1992

Class II and III Carriers

The number of employees engaged by Class II and III carriers, in 1992 decreased by 10.2% while total compensation increased 3.6%. These carriers paid their employees an average of \$42,478, about \$4,000 less than the average annual compensation paid by Class I carriers. This figure, however, varied from a high of \$47,409 for transportation employees to a low of \$35,338 for road maintenance employees.

Class II and III carriers spend a higher proportion of their expenses on labour compared to Class I carriers. In 1992, this proportion was 48.3% compared to 36.1% for Class I carriers.

Transporteurs des catégories II et III

L'effectif total des transporteurs des catégories II et III a chuté de 10.2% en 1992, tandis que la rémunération totale a augmenté de 3.6%. La rémunération moyenne versée par ces transporteurs se chiffrait à \$42,478, soit environ \$4,000 de moins que la rémunération moyenne annuelle versée par les transporteurs de catégorie I. La rémunération variait toutefois entre un sommet de \$47,409 chez les employés des services de transport et un creux de \$35,338 chez les employés de l'entretien des voies.

Les transporteurs des catégories II et III ont consacré une part accrue de leurs dépenses à l'effectif comparativement aux transporteurs de catégorie I. En 1992, cette part totalisait 48.3% par rapport à 36.1% pour les transporteurs de catégorie I.

Summary Statistics by Function

Between 1991 and 1992 there was a 3.9% decline in employment. All occupational groups suffered cut backs.

The largest group consisted of Transportation employees, they also received the highest average compensation of \$50,903. This group accounted for 34.6% of employment and 38.2% of total compensation. General employees represented the smallest group, yet received the second highest average compensation of \$49,369.

Reflecting tight labour market conditions in general, the average compensation per hour inched up slightly, from \$19.8 in 1991 to \$20.1 in 1992. Employees in the general category received the highest hourly compensation of \$23.3.

Summary Statistics by Occupational Classifications of Class I Railways

The highest average salaries and wages were paid to those in the Managerial and Supervisory classification. People in this group earned an average of \$62,978 in 1992. The group accounted for 9.9% of the total work force.

The Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers group, the largest Occupational Classification, accounted for 34.5% of the work force and earned \$39,763 in average compensation.

The group Professional, Scientific, Technical and Staff Assistants earned the highest average compensation per hour of \$24.0

Similar detail is not available for Class II and III railways.

Statistiques sommaires selon la catégorie professionnelle

De 1991 à 1992, on a observé une chute de 3.9% de l'effectif. Toutes les catégories professionnelles ont été touchées par les compressions.

Les employés des services de transport, qui représentent le plus grand groupe, ont reçu la rémunération la plus élevée, soit \$50,903. Ils ont représenté 34.6% de l'effectif et 38.2% de la rémunération totale. Les employés des services généraux ont représenté le plus petit groupe, mais se sont quand même classés au deuxième rang avec une rémunération moyenne de \$49,369.

Compte tenu des conditions difficiles du marché du travail, la rémunération horaire moyenne s'est légèrement accrue pour passer de \$19.8 en 1991 à \$20.1 en 1992. Les employés des services généraux ont reçu la rémunération horaire la plus élevée avec \$23.3.

Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de catégorie I

Les traitements et les salaires les plus élevés ont été versés au personnel de direction et de surveillance. Ce dernier a gagné en moyenne \$62,978 en 1992 et a représenté 9.9% de l'effectif total.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métiers, des chefs d'équipe, des préposés à l'entretien et des aides, a représenté 34.5% de l'effectif et une rémunération moyenne de \$39,763.

Ce sont les personnels professionnel, scientifique et technique et les adjoints qui ont reçu la rémunération horaire moyenne la plus élevée avec \$24.0.

Ces statistiques ne sont pas disponibles pour les sociétés ferroviaires des catégories II et III.

Table 4.2

Summary Statistics on Employment by Occupational Classification, Class I Carriers, 1992

Tableau 4.2

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie I, 1992

	Average number of employees		Service hours paid for	Total compensation		Average hours paid for	Average compensation	
Occupational classification	Effectif (moyenne)		Heures de service rémunérée	Rémunération total		Nombre moyen d'heures rémunérée	Rémunération moyenne	
Catégorie professionnelle							Per hour	Per year
							Horaire	Annuelle
	No. – Nbre	%	'000	\$'000	%	hrs	\$	\$
Managerial and supervisory – Direction et surveillance	5,577	9.9	12,160	351,228	13.4	2,180	23.0	62,978
Professional, scientific, technical and staff assistants – Professionnel, scientifique, technique, et consultatifs adjoints	6,504	11.5	14,322	343,343	13.1	2,202	24.0	52,789
Clerical – Personnel de bureau	7,529	13.3	16,698	284,621	10.8	2,218	17.0	37,803
Running trades – Personnel itinérant	12,245	21.7	33,388	674,359	25.7	2,727	20.2	55,072
Working Foremen – Contremaîtres exécutants	2,250	4.0	5,296	97,113	3.7	2,354	18.3	43,161
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers – Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, aides et services adjoints	19,469	34.5	44,265	774,148	29.5	2,274	17.5	39,763
Labourers, including building attendants and coach cleaners – Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures)	2,882	5.1	6,493	97,541	3.7	2,253	15.0	33,845
Floating equipment employees (railway) and others – Personnel de matériel flottant et autres	20	--	49	1,060	--	2,469	21.5	53,017
Total	56,476	100.0	132,672	2,623,413	100.0	2,349	19.8	46,452

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 5

Commodity Statistics

Chapitre 5

Statistiques sur les marchandises

Introduction

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by the two class I and 17 Class II common carrier railways operating in Canada during 1992. Information on initial or final haul by region are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport – Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report – Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in Table 5.1. Tonnage loaded initially onto railway cars plus that received from U.S. rail reflects the total unduplicated freight traffic. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded.

Regional data by commodity section are presented in tables 5.2 to 5.6. Table 5.7 shows the top 50 commodities ranked by tonnage.

Table 5.8 is derived from the results of the Revenue Freight Carried section of the Annual Report (Schedule 11). Data for Class I railways are shown individually while the remaining railways are grouped under Class II.

Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

1. The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
2. The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not

Introduction

Le présent chapitre présente des statistiques sommaires sur les marchandises transportées par deux sociétés ferroviaires de catégorie I et 17 sociétés ferroviaires de catégorie II au Canada en 1992. Les renseignements sur les marchandises en transport initial ou final, selon la région, proviennent de deux sources de données :

- Transport ferroviaire – trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle)
- Rapport annuel – marchandises payantes transportées (section 11)

Le tableau 5.1 présente un sommaire de toutes les marchandises payantes transportées, selon la catégorie de marchandises. La somme du tonnage en transport initial et des transferts de marchandises à partir des réseaux américains représente le nombre total de tonnes de marchandises transportées (sans double compte). On y présente également le tonnage déchargé et le tonnage remis à des réseaux américains.

Les tableaux 5.2 à 5.6 présentent les données régionales selon la catégorie de marchandises. Les données sur les 50 principales marchandises transportées, selon le tonnage, sont présentées au tableau 5.7.

Le tableau 5.8 présente des données tirées de la section sur les marchandises payantes transportées du Rapport annuel (section 11). Les données des transporteurs de la catégorie I sont fournies séparément, tandis que celles des autres sociétés sont regroupées sous la catégorie II.

Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par chemin de fer :

1. Le volume total du fret transporté ne tient pas compte du fret manutentionné aux gares de triage, lequel représente moins de 1% du tonnage total.
2. En ce qui concerne le trafic rail-route, les données présentées portent sur la portion du trafic pour laquelle l'expéditeur a remis une remorque ou un conteneur devant être expédié par chemin de fer. Les "marchandises diverses" remises par l'expéditeur que les sociétés ferroviaires choisissent de transporter dans leur propre remorque (ou conteneur) sur un wagon plat plutôt que

included. Loose merchandise freight is included with various other commodity groups according to the nature of the merchandise involved.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to the carloading statistics in **Chapter 9, Survey Concepts and Data Limitations**.

Total Freight Tonnage by Commodity Section

Revenue freight carried by railways within Canada in 1992 are presented by commodity section in Table 5.1. Total freight traffic, excluding interlining between carriers was 239.8 million tonnes, a decrease of 2.4% from the 1991 volume of 245.7 million tonnes. Of the total tonnage transported, 226.1 million tonnes were initially loaded in Canada, while 13.6 million tonnes were received from United States rail connections.

The unloaded tonnage of 194.8 million tonnes decreased by 10.2 million from the 205.0 million unloaded in 1991, while deliveries to U. S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 2.2 million) increased from 37.9 million tonnes in 1991 to 44.0 million tonnes.

The increases in tonnage received from US rail of 10.0% and tonnage delivered to US rail by 16.0%, despite a decrease in total rail traffic in 1992 shows the impact of the increased North-South flow of goods after the free trade agreement with the US.

Revenue freight receiving initial haul by Region and Commodity Section, 1992

Revenue freight traffic in all regions, except Ontario suffered in 1992. With increased tonnage received from US rail, the province of Quebec handled about the same traffic as in 1991 (39.9 million tonnes).

Traffic in the Atlantic region decreased by 6.7% to 32.9 million tonnes in 1992. An increase of 4.2 million tonnes loaded into railway cars in Ontario and a boost of 0.9 million from US rail resulted in 40.5 million tonnes of total freight traffic in that province, an increase of 14.3% compared to 1991. The increase took place mostly in the transportation of fabricated materials.

A decrease of 1.2 million tonnes reduced the traffic in the Prairie region to 85.2 million tonnes in 1992. Labour disputes in the coal mines disrupted freight traffic in British Columbia. The tonnage transported decreased 15.1% from 48.7 million tonnes in 1991 to 41.3 million tonnes in 1992.

dans un wagon couvert, par exemple, ne sont pas incluses. Les marchandises diverses sont comprises dans les divers autres groupes de marchandises, selon la nature des marchandises en question.

Veuillez consulter les notes explicatives spéciales sur les limites des données concernant les statistiques sur les chargements au **Chapitre 9, Concepts d'enquête et limites des données**.

Tonnage total, selon la catégorie de marchandises

Le tableau 5.1 présente les marchandises payantes transportées au Canada en 1992, selon la catégorie de marchandises. Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, s'est chiffré à 239.8 millions de tonnes, en baisse de 2.4% par rapport au tonnage enregistré en 1991, qui était de 245.7 millions de tonnes. De ce tonnage total, 226.1 millions de tonnes ont été chargées au Canada, tandis que 13.6 millions de tonnes ont été reçues de raccordements ferroviaires américains.

Les déchargements de 194.8 millions de tonnes de marchandises représentaient une perte de 10.2 millions de tonnes par rapport aux 205.0 millions de tonnes déchargées en 1991, alors que le tonnage remis aux réseaux américains (y compris des mouvements américains représentant 2.2 millions de tonnes) a progressé pour passer de 37.9 millions de tonnes en 1991 à 44.0 millions de tonnes.

L'augmentation de 10.0% du tonnage reçu de réseaux américains et de 16.0% du tonnage livré à des réseaux américains, malgré une chute du trafic ferroviaire en 1991, révèlent les effets de l'accroissement du trafic de marchandises du nord vers le sud attribuable à l'accord de libre-échange conclu avec les États-Unis.

Marchandises payantes en transport initial, selon la région et la catégorie de marchandises, 1992

En 1992, le trafic de marchandises payantes a chuté dans toutes les régions, sauf en Ontario. Avec l'augmentation du tonnage en provenance des États-Unis, le Québec a manutentionné à peu près le même tonnage qu'en 1991 (39.9 millions de tonnes).

Le tonnage dans la région de l'Atlantique a diminué de 6.7% pour s'établir à 32.9 millions de tonnes en 1992. La hausse de 4.2 millions de tonnes chargées sur des wagons en Ontario et le gain de 0.9 million de tonnes en provenance de réseaux américains ont eu pour effet d'entraîner le trafic de marchandises de 14.3%, par rapport à 1991, le tonnage des marchandises payantes dans cette province (40.5 millions de tonnes). La hausse a été observée surtout au titre du transport de demi-produits.

Dans la région des Prairies, le tonnage a chuté de 1.2 million de tonnes pour se fixer à 85.2 millions de tonnes en 1992. Les conflits de travail dans le secteur des mines de charbon ont eu pour effet d'entraver le trafic de marchandises en Colombie-Britannique. Le tonnage transporté a chuté de 15.1% pour passer de 48.7 millions de tonnes en 1991 à 41.3 millions de tonnes en 1992.

Leading Commodities Handled

Of the total unduplicated freight traffic of 239.8 million tonnes, iron ore and concentrates accounted for 14.2% of the total, followed by bituminous coal at 13.2% and wheat at 11.9%. The overall share of these top three ranking commodities in the total, decreased from 42.7% 1991 to 39.3% in 1992. These commodities were mostly transported domestically for marine export.

Of the commodities delivered to the United States, various wood products such as lumber, newsprint paper and wood-pulp, and potash were among the leaders.

Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities, 1992

Railways in Canada handled 267.2 million tonnes of freight (including interline traffic) a decrease of 4.3% from 1992. Tonnage originating on the carriers' lines (excluding interline) totalled 226.1 million tonnes, a decrease of 4.6% from 1991. Interline traffic decreased from 28.8 million tonnes in 1991 to 27.5 million tonnes in 1992.

Likewise unloadings in Canada in 1992 also decreased by 7.3% to 194.7 million tonnes. However, tonnage delivered to U.S. rail increased to 44.0 million tonnes from 40.0 million tonnes in 1991. Freight from U.S. railways destined to Canadian points at 11.4 million tonnes and U.S. to U.S. traffic at 2.2 million tonnes represented little change from 1991. Of the 267.2 million tonnes transported, CN handled 39.2%, CP 29.0% and the Class II carriers 31.8%.

The transportation of crude materials (125.9 million tonnes) accounted for 47.1% of the total handled, with iron ore & concentrates and bituminous coal contributing 34.4% and 30.2% respectively of that commodity section's total. Class II carriers transported 51.5% of this sections total traffic 66.7% of which was iron ore and concentrates. The commodities in this section are mostly transported domestically for marine export.

The transportation of 81.0 million tonnes of fabricated materials represented 30.3% of the total freight traffic. Lumber, building boards, woodpulp, newsprint paper, groundwood printing and specialty paper constituted 27.7 million tonnes and potash another 10.7 million. CN transported 49.4%, CP 29.8% and the Class II carriers the remaining 20.7% of fabricated materials.

In 1992, the average load per railway car was 69.0 tonnes, a decrease from 69.9 tonnes in 1991. CP and CN averaged 69.4 and 63.5 respectively while Class II carriers averaged 80.3 tonnes per car, this is due to their specialization in the transportation of bulk commodities such as iron ore and concentrates.

Principales marchandises manutentionnées

Les minerais et concentrés de fer ont représenté 14.2% du tonnage total (sans double compte) établi à 239.8 millions de tonnes; viennent ensuite la houille grasse avec 13.2% et le blé avec 11.9%. Les parts de ces trois plus importantes marchandises ont régressé, passant de 42.7% en 1991 à 39.3% en 1992. Ces marchandises ont été le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Parmi les principales marchandises acheminées aux États-Unis, mentionnons les différents produits du bois tels que le bois d'oeuvre, le papier journal et la pâte de bois, ainsi que la potasse.

Tonnage selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises, 1992

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 267.2 millions de tonnes de marchandises (y compris les transferts), soit une diminution de 4.3% par rapport à 1991. Le tonnage transporté initialement sur les voies des sociétés déclarantes (à l'exclusion de tous les transferts) a totalisé 226.1 millions de tonnes, soit 4.6% de moins qu'en 1991. Le tonnage des transferts a baissé pour passer de 28.8 millions de tonnes en 1991 à 27.5 millions de tonnes en 1992.

De même, les marchandises déchargées en 1992 ont également chuté de 7.3% pour atteindre 194.7 millions de tonnes, tandis que le tonnage remis aux réseaux américains a augmenté, passant de 40.0 millions de tonnes à 44.0 millions de tonnes. Les données sur les marchandises acheminées des réseaux américains aux réseaux canadiens et celles acheminées entre réseaux américains ont légèrement changé par rapport à 1991, s'établissant à 11.4 millions de tonnes et à 2.2 millions de tonnes respectivement. Le CN a transporté 39.2% du tonnage total de 267.2 millions de tonnes, le CP, 29.0%, et les transporteurs de la catégorie II, 31.8%.

Les matières brutes (125.9 millions de tonnes) ont représenté 47.1% du tonnage total, les minerais et concentrés de fer et la houille grasse ayant représenté 34.4% et 30.2% respectivement du tonnage total de ce groupe de marchandises. Les transporteurs de la catégorie II ont transporté 51.5% du tonnage total de matières brutes, dont 66.7% se composaient de minerais et de concentrés de fer. Ces marchandises sont le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Les demi-produits (81.0 millions de tonnes) ont représenté 30.3% du tonnage total. Le bois d'oeuvre, les panneaux de bois, la pâte de bois, le papier journal, le papier de pâte mécanique et le papier spécial ont figuré pour 27.7 millions de tonnes, et la potasse, pour un autre 10.7 millions de tonnes. Le CN a transporté 49.4% du tonnage total, le CP, 29.8%, et les transporteurs de la catégorie II, l'autre 20.7% des demi-produits.

En 1992, le tonnage moyen par wagon était de 69.0 tonnes, une baisse par rapport à 69.9 tonnes en 1991. La moyenne était de 69.4 tonnes pour le CP et de 63.5 tonnes pour le CN, tandis qu'elle était de 80.3 tonnes par wagon pour les transporteurs de la catégorie II, différence attribuable au caractère particulier de leurs opérations, par exemple le transport de marchandises en vrac comme les minerais et concentrés de fer.

Table 5.1

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1992

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	1	9	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	460,552	37 892 100	2 192 143	527 239
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,258,197	105 679 096	2 513 324	320 048
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	919,497	66 893 661	4 338 329	1 298 465
V End-products, inedible (C.L.)	175,137	3 249 674	857 863	23 353
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	464,527	12 409 074	1 533 013	17 641
VII Non-carload freight	...	20 415	51	–
Grand total, carload and non carload traffic	3,277,911	226 144 013	11 434 729	2 186 744

Table 5.2

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1992

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	2,408	172 285	1 151	10 698
III Crude materials, inedible (C.L.)	323,980	27 698 012	2 235	1 131
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	39,796	3 077 329	276 691	270 062
V End-products, inedible (C.L.)	8,968	69 804	43	73
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	48,769	1 272 065	11	–
VII Non-carload freight	...	2 833	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	423,921	32 292 327	280 129	281 965

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.1

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer au Canada, selon le catégorie de marchandises, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
9	–	9	–	Animaux vivants (charge complète) I
40 611 482	16.938	36 799 691	3 473 532	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
108 512 468	45.258	103 801 495	4 439 241	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
72 530 455	30.251	39 546 106	32 600 607	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
4 130 890	1.723	2 408 363	1 747 590	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
13 959 728	5.822	12 186 479	1 713 272	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
20 466	.009	19 699	709	Trafic des chargements de détail VII
239 765 486	100.000	194 761 829	43 974 927	Total général, charge complète et chargements de détail

Tableau 5.2

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon le catégorie de marchandises, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnese	
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète) I
184 134	.560	371 492	16 879	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
27 701 378	84.316	10 016 884	84 147	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
3 624 082	11.031	3 579 896	231 233	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
69 920	.213	186 047	830	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
1 272 076	3.872	1 639 136	122	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
2 833	.009	5 944	–	Trafic des chargements de détail VII
32 854 421	100.000	15 799 404	333 204	Total général, charge complète et chargements de détail

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.3

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1992

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	3,089	151 146	30 946	7 579
III Crude materials, inedible (C.L.)	249,441	22 025 389	295 241	127 080
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	187,938	12 494 001	328 010	312 916
V End-products, inedible (C.L.)	6,361	145 150	222 728	7 422
VI Special types of traffic (C.L.)(1)	127,365	3 688 952	50 505	114
VII Non-carload freight	...	13 592	51	–
Grand total, carload and non carload traffic	574,194	38 518 224	927 486	455 104

Table 5.4

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1992

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	1	9	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	52,041	4 128 877	867 555	506 737
III Crude materials, inedible (C.L.)	121,758	8 765 609	1 114 348	154 195
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	195,307	13 632 203	2 356 034	596 029
V End-products, inedible (C.L.)	129,625	2 615 399	428 927	15 356
VI Special types of traffic (C.L.)(1)	157,635	4 102 339	1 241 661	7 355
VII Non-carload freight	...	2 713	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	656,367	33 247 149	6 008 533	1 279 674

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.3

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon la catégorie de marchandises, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
189 671	.475	3 125 103	643 345	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
22 447 710	56.259	40 731 763	773 146	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
13 134 927	32.919	7 087 752	5 810 269	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
375 300	.941	505 416	229 652	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
3 739 571	9.372	2 954 936	57 194	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
13 643	.034	9 195	–	Trafic des chargements de détail	VII
39 900 814	100.000	54 414 144	7 513 603	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.4

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon la catégorie de marchandises, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
9	–	9	–	Animaux vivants (charge complète)	I
5 503 169	13.576	11 863 747	772 254	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
10 034 152	24.754	12 033 530	692 969	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
16 584 266	40.913	10 552 801	9 290 328	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
3 059 682	7.548	900 701	1 473 445	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
5 351 355	13.202	2 621 938	1 512 874	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
2 713	.007	776	709	Trafic des chargements de détail	VII
40 535 356	100.000	37 973 515	13 742 577	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.5

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1992

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	398,166	33 070 757	1 155 110	2 225
III Crude materials, inedible (C.L.)	241,917	21 075 847	743 062	22 996
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	324,455	26 189 905	727 974	26 821
V End-products, inedible (C.L.)	10,621	117 685	167 943	192
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	66,278	1 700 644	156 977	10 172
VII Non-carload freight	...	272	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	1,041,437	82 155 103	2 951 064	62 407

Table 5.6

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1992

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	4,848	369 035	137 381	–
III Crude materials, inedible (C.L.)	321,101	26 114 239	358 438	14 646
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	172,001	11 500 223	649 620	92 637
V End-products, inedible (C.L.)	19,562	301 636	38 222	310
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	64,480	1 645 074	83 859	–
VII Non-carload freight	...	1 005	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	581,992	39 931 210	1 267 517	107 594

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.5

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-ouest, selon le catégorie de marchandises, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
34 228 092	40.189	1 120 439	1 065 364	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
21 841 905	25.645	3 767 809	2 570 064	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
26 944 700	31.637	5 589 682	13 141 850	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
285 820	.336	525 925	21 865	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
1 867 793	2.193	2 421 217	108 312	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
272	–	2 312	–	Trafic des chargements de détail	VII
85 168 574	100.000	13 427 363	16 907 438	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.6

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon le catégorie de marchandises, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
506 416	1.226	20 318 910	975 690	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
26 487 323	64.124	37 251 509	318 915	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
12 242 480	29.638	12 735 975	4 126 927	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
340 168	.824	290 274	21 798	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
1 728 933	4.186	2 549 252	34 770	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
1 005	.002	1 472	–	Trafic des chargements de détail	VII
41 306 321	100.000	73 147 403	5 478 105	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.7

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1992

Commodity	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
208 Iron ore and concentrates	373,423	34 051 691	5 480	–
238 Bituminous coal	354,616	31 367 593	267 086	38 722
034 Wheat	324,239	27 892 308	563 681	40 610
416 Muriate of potassium (potash)	117,192	10 626 739	3 719	2 864
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) ¹	231,175	7 270 685	1 171 910	10 393
308 Lumber	125,776	8 082 453	107 038	171 980
330 Woodpulp	107,042	7 587 343	272 779	135 899
190 Pulpwood chips	125,193	7 191 234	31 121	2 128
202 Bauxite ore and alumina	48,656	4 720 860	28 523	–
334 Newsprint paper	75,518	4 518 449	21 361	8 157
276 Gypsum	54,472	4 539 721	1 934	163
024 Barley	50,431	3 967 978	201 329	1 664
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) ¹	181,430	3 343 562	251 452	9
290 Sulphur, n.e.s.	38,641	3 547 400	–	–
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg)	46,614	2 945 139	171 575	61 101
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	36,378	2 877 285	84 797	77 367
214 Nickel-copper ores and concentrates	41,425	3 006 852	–	–
170 Rapeseed	33,803	2 673 295	23 415	–
382 Sulphuric acid	29,992	2 626 494	52 130	7 796
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	24,887	2 202 555	282 742	5 482
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	22,253	1 722 136	354 540	53 645
288 Liquid sulphur	21,590	1 907 122	1 028	183
554 Passenger automobiles and chassis	75,104	1 455 281	237 171	4 926
228 Iron and steel scrap	16,530	1 003 331	549 620	3 677
400 Hydrocarbons and their derivatives	18,260	1 469 180	72 348	8 445
402 Alcohols and their derivatives	17,769	1 468 940	38 535	3 645
240 Lignite coal	16,343	1 390 796	–	–
516 Portland cement, standard	14,374	1 259 403	122 011	–
182 Logs and bolts of wood	20,500	1 317 628	22 250	4 060
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	38,805	1 330 832	4 926	–
336 Groundwood printing and specialty paper	12,003	699 080	202 393	421 098
442 Fuel oil, n.e.s.	19,598	1 247 555	43 255	–
222 Zinc ore and concentrates	14,997	1 251 020	19 429	–
284 Common salt, rock or bulk	11,442	1 139 813	41 725	28 893
558 Road motor vehicles, n.e.s.	63,241	1 062 043	77 657	3 393
204 Copper ores and concentrates	11,865	1 046 019	90 485	–
322 Wood building boards, n.e.s.	13,486	899 881	120 613	75 207
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	9,508	830 737	217 761	28 612
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s.	13,310	1 005 156	32 395	37 921
468 Sheet and strip, steel	13,202	953 461	42 111	3 235
282 Phosphate rock	11,028	995 936	366	–
026 Corn	5,044	449 167	274 236	160 080
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	10,873	817 599	51 824	414
134 Soyabean oil meal	4,073	323 226	454 428	63 307
136 Oil seed meals (incl. cake) n.e.s.	11,307	815 684	7 329	1 771
344 Paperboard, n.e.s.	13,444	656 978	129 744	20 950
464 Bars and rods, steel	10,837	762 184	28 598	9 518
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s.	9,787	707 363	43 366	45 772
028 Oats	10,295	733 517	3 769	9 364
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s.	6,373	490 208	244 076	750

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.7

Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1992

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Type de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
34 057 171	14.204	34 064 334	3 273	Minerais et concentrés de fer	208
31 673 401	13.210	31 071 001	608 270	Houille grasse	238
28 496 599	11.885	26 847 153	1 302 719	Blé	034
10 633 322	4.435	6 048 215	4 641 484	Chlorure (muriate) de potassium	416
8 452 988	3.526	7 090 433	1 284 762	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) (1)	630
8 361 471	3.487	2 028 454	6 366 614	Bois de construction	308
7 996 021	3.335	4 811 736	2 840 705	Pâte de bois	330
7 224 483	3.013	7 134 955	94 612	Copeaux de bois à pâte	190
4 749 383	1.981	4 163 466	510 667	Minerais de bauxite et alumine	202
4 547 967	1.897	969 010	3 544 974	Papier journal	334
4 541 818	1.894	4 510 559	4 049	Gypse	276
4 170 971	1.740	3 628 918	520 941	Orge	024
3 595 023	1.499	3 392 413	191 738	R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) (1)	628
3 547 400	1.480	3 547 965	517	Soufre n.d.a.	290
3 177 815	1.325	1 438 878	1 718 649	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	450
3 039 449	1.268	1 709 031	1 345 446	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	388
3 006 852	1.254	3 006 852	-	Minerais et concentrés de nickel-cuivre	214
2 696 710	1.125	2 661 595	611	Colza	170
2 686 420	1.120	1 413 881	994 775	Acide sulfurique	382
2 490 779	1.039	1 252 030	1 415 088	Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	418
2 130 321	.889	1 367 691	792 104	Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	426
1 908 333	.796	89 500	1 826 745	Soufre liquide	288
1 697 378	.708	955 236	770 640	Voitures particulières et châssis	554
1 556 628	.649	1 367 486	203 940	Ferraille de fer et d'acier	228
1 549 973	.646	956 149	586 477	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 511 120	.630	1 212 297	324 383	Alcools et leurs dérivés	402
1 390 796	.580	1 393 785	-	Lignites	240
1 381 414	.576	744 301	528 523	Ciment portland ordinaire	516
1 343 938	.561	1 336 899	14 359	Billés et billots de bois	182
1 335 758	.557	1 364 943	580	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	626
1 322 571	.552	212 161	1 134 154	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 290 810	.538	1 100 007	99 859	Mazout n.d.a.	442
1 270 449	.530	1 209 355	8 995	Minerais et concentrés de zinc	222
1 210 431	.505	766 682	56 638	Sel gemme de saline	284
1 143 093	.477	544 241	615 655	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	558
1 136 504	.474	1 136 698	29 393	Minerais et concentrés de cuivre	204
1 095 701	.457	538 690	613 390	Panneaux de bois de construction n.d.a.	322
1 077 110	.449	632 612	393 187	Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	394
1 075 472	.449	1 019 436	50 588	Pierre calcaire concassée n.d.a.	270
998 807	.417	694 542	313 537	Feuilles et feuillards d'acier	468
996 302	.416	996 389	-	Roche phosphatée	282
883 483	.368	495 623	403 060	Mais	026
869 837	.363	121 862	1 012 222	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	480
840 961	.351	712 376	99 359	Tourteaux de soja	134
824 784	.344	545 387	262 081	Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	136
807 672	.337	639 390	188 732	Carton n.d.a.	344
800 300	.334	447 034	352 986	Barres et tiges d'acier	464
796 501	.332	688 955	101 607	Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	138
746 650	.311	604 829	134 320	Avoine	028
735 034	.307	657 698	99 957	Produits chimiques industriels n.d.a.	432

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992

Commodity – Produit	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
	Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer	
	Canadien National	Canadien Pacifique			
SECTION I					
Live animals (C.L.) – Animaux vivants (charge complète)					
991 Total – Total					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	–	1	1	
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	–	9	9	
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–	
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	
06 Total carried – Total transporté ¹	"	–	9	9	
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	–	9	9	
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–	
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	
SECTION II					
Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)					
024 Barley – Orge					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	34,042	15,150	1,239	50,431
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 657 422	1 216 142	94 233	3 967 797
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	17 487	33 345	130 115	180 947
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	26 063	175 179	83	201 325
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	132	480	1 052	1 664
15 Total carried – Total transporté ¹	"	2 701 104	1 425 146	225 483	4 351 733
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 384 598	1 189 169	54 958	3 628 725
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	146 942	7 432	47 698	202 072
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	169 564	228 546	122 827	520 937
026 Corn – Maïs					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	2,533	1,000	1,511	5,044
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	220 855	88 413	139 898	449 166
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	30 359	21 410	82 283	134 052
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	128 153	71 308	74 770	274 231
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	145 000	1 893	13 181	160 074
24 Total carried – Total transporté ¹	"	524 367	183 024	310 132	1 017 523
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	263 066	79 611	152 945	495 622
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	47 825	38 457	32 558	118 840
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	213 476	64 956	124 630	403 062

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
034 Wheat – Blé					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	147,280	172,160	4,798	324,238
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	12 325 251	15 171 714	395 254	27 892 219
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemin de fer aux Canada	"	76 565	27 324	60 995	164 884
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	165 040	397 632	1 005	563 677
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	8 215	28 131	4 260	40 606
33 Total carried – Total transporté ¹	"	12 575 071	15 624 801	461 514	28 661 386
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	11 937 256	14 835 599	74 473	26 847 328
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	150 907	26 818	333 617	511 342
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseau des États-Unis	"	486 908	762 384	53 425	1 302 717
992 Total – Total					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	232,023	217,730	10,794	460,547
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	18 561 280	18 489 086	841 000	37 891 366
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemin de fer aux Canada	"	272 125	132 485	537 916	942 526
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	963 309	1 051 511	177 326	2 192 146
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	304 067	134 907	88 268	527 242
42 Total carried – Total transporté ¹	"	20 100 781	19 807 989	1 644 510	41 553 280
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	18 078 895	18 132 777	587 919	36 799 591
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	590 966	213 885	475 303	1 280 154
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 430 921	1 461 328	581 286	3 473 535
SECTION III					
Crude materials, inedible (C.L.) – Matières brutes, non comestibles (charge complète)					
170 Rapeseed – Colza					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	21,486	11,585	732	33,803
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 686 201	932 578	54 286	2 673 065
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	562	1 002	78	1 642
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 153	–	260	23 413
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	1 709 916	933 580	54 624	2 698 120
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 705 802	933 284	22 258	2 661 344
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 717	160	32 288	36 165
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	398	136	78	612
182 Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	3,586	6,023	10,880	20,489
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	202 105	340 001	774 722	1 316 828
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	13 192	2 265	7 711	23 168
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	20 218	1 874	156	22 248
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	205	3 851	–	4 056
15 Total carried – Total transporté ¹	"	235 720	347 991	782 589	1 366 300
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	219 406	342 647	774 008	1 336 061
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 066	59	7 765	15 890
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	8 248	5 285	816	14 349

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadian National	Canadien Pacifique	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
190 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	64,807	14,640	45,616	125,063
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 674 779	668 852	2 839 686	7 183 317
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	70 282	42 121	20 231	132 634
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	30 971	–	148	31 119
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 780	–	346	2 126
24 Total carried – Total transporté ¹	"	3 777 812	710 973	2 860 411	7 349 196
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 628 215	710 973	2 787 852	7 127 040
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	55 890	–	71 654	127 544
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	93 708	–	904	94 612
202 Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6,510	2,047	40,099	48,656
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	566 705	184 125	3 970 027	4 720 857
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	953	181	231 172	232 306
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 468	24 570	1 478	28 516
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
33 Total carried – Total transporté ¹	"	570 126	208 876	4 202 677	4 981 679
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	285 429	208 076	3 669 962	4 163 467
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 771	710	304 066	307 547
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	281 926	91	228 650	510 667
204 Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	3,259	6,715	1,891	11,865
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	282 953	593 872	169 194	1 046 019
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	43 638	–	237 220	280 858
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	53 753	36 730	–	90 483
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté ¹	"	380 344	630 602	406 414	1 417 360
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	308 773	447 267	380 657	1 136 697
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	71 571	179 700	–	251 271
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	3 636	25 757	29 393
208 Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	38	40	373,436	373,514
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 770	3 597	34 055 397	34 061 764
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 849	–	9 179 157	9 184 006
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	5 478	–	–	5 478
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	13 097	3 597	43 234 554	43 251 248
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	13 097	3 597	34 047 636	34 064 330
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	9 183 645	9 183 645
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	3 273	3 273

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1992 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1992 – suite**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
214 Nickel-copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de nickel-cuivre					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	–	41,425	–	41,425
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	–	3 006 852	–	3 006 852
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–	–
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
15 Total carried – Total transporté ¹	"	–	3 006 852	–	3 006 852
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	–	3 006 852	–	3 006 852
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–	–
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	–
222 Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7,756	4,488	2,753	14,997
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	649 461	374 804	226 754	1 251 019
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 327	617	–	5 944
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	1 687	17 736	19 423
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
24 Total carried – Total transporté ¹	"	654 788	377 108	244 490	1 276 386
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	645 861	324 242	239 251	1 209 354
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	52 798	5 239	58 037
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	8 927	68	–	8 995
228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,267	3,685	1,604	16,556
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	698 636	197 039	108 665	1 004 340
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	22 612	5 317	28 589	56 518
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	110 603	419 901	19 116	549 620
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	813	136	2 730	3 679
33 Total carried – Total transporté ¹	"	832 664	622 393	159 100	1 614 157
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	741 184	596 587	29 539	1 367 310
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 593	11 968	27 350	42 911
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	87 886	13 837	102 210	203 933
238 Bituminous coal – Houille grasse					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	114,424	115,300	124,692	354,416
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	10 382 331	10 814 648	10 152 345	31 349 324
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	6 379 037	–	1 320	6 380 357
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	19 206	197	247 685	267 088
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	38 720	38 720
42 Total carried – Total transporté ¹	"	16 780 574	10 814 845	10 440 070	38 035 489
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	16 762 737	10 186 819	4 121 449	31 071 005
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	17 837	59 258	6 279 120	6 356 215
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	568 768	39 501	608 266

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
240 Lignite coal – Lignites					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,848	14,495	–	16,343
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	124 087	1 266 708	–	1 390 795
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	337 120	–	–	337 120
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	461 207	1 266 708	–	1 727 915
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	461 207	932 574	–	1 393 781
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	334 134	–	334 134
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	–
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a.					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,310	796	1,204	13,310
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	869 111	63 378	72 857	1 005 346
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 488	–	279	1 767
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 195	28 868	1 332	32 395
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	19 041	–	18 881	37 922
15 Total carried – Total transporté ¹	"	891 835	92 246	93 349	1 077 430
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	871 709	74 530	73 380	1 019 619
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	673	5 459	1 088	7 220
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	19 453	12 256	18 881	50 590
276 Gypsum – Gypse					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	30,158	24,313	1	54,472
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 746 418	1 793 263	37	4 539 718
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 113	83	125 107	135 303
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 663	174	96	1 933
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	162	–	162
24 Total carried – Total transporté ¹	"	2 758 194	1 793 682	125 240	4 677 116
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 758 194	1 627 177	125 186	4 510 557
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	162 458	54	162 512
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	4 048	–	4 048
284 Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8,047	221	3,173	11,441
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	748 515	19 953	371 253	1 139 721
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 425	6 723	28 801	43 949
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	41 726	41 726
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	28 787	–	106	28 893
33 Total carried – Total transporté ¹	"	785 727	26 676	441 886	1 254 289
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	740 640	14 699	11 187	766 526
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	5 841	–	425 285	431 126
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	39 246	11 977	5 415	56 638

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total	Grand
		Canadian	Canadian	class II	total all
		National	Pacific	Total	railways
		Canadien	Canadien	catégorie II	Total
		National	Pacifique		général de
					tous les
					chemins
					de fer
288 Liquid sulphur – Soufre liquide					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,701	11,530	359	21,590
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	849 149	1 027 366	30 596	1 907 111
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 271	533	10 539	12 343
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	851	174	–	1 025
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	181	–	181
42 Total carried – Total transporté ¹	"	851 271	1 028 254	41 135	1 920 660
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	46 199	37 255	5 855	89 309
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	711	1 010	2 889	4 610
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	804 361	989 989	32 392	1 826 742
290 Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	19,089	14,530	5,018	38,637
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 723 606	1 358 985	464 520	3 547 111
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	903	–	7 008	7 911
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	1 724 509	1 358 985	471 528	3 555 022
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 718 015	1 358 134	471 528	3 547 677
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	6 407	421	–	6 828
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	86	431	–	517
993 Total – Total					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	344,271	290,301	623,404	1,257,976
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	27 528 471	24 047 471	54 087 289	105 663 231
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 068 844	231 090	10 084 650	17 384 584
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	914 493	1 081 701	517 129	2 513 323
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	164 317	26 008	129 721	320 046
15 Total carried – Total transporté ¹	"	35 676 125	25 386 270	64 818 789	125 881 184
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	33 850 029	22 460 531	47 480 821	103 791 381
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	227 160	874 040	16 549 367	17 650 567
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 598 936	2 051 699	788 600	4 439 235
SECTION IV					
Fabricated materials, inedible (C.L.) – Demi-produits, non comestibles (charge complète)					
308 Lumber – Bois de construction					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	57,597	15,689	52,414	125,700
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 571 747	1 121 425	3 384 394	8 077 566
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 191 910	308 940	624 879	2 125 729
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	29 104	44 134	33 795	107 033
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	66 062	11 844	94 070	171 976
24 Total carried – Total transporté ¹	"	4 858 823	1 486 343	4 137 138	10 482 304
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 108 161	353 536	565 182	2 026 879
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	163 278	34 374	1 891 638	2 089 290
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	3 587 384	1 098 432	1 680 318	6 366 134

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1992 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1992 – suite**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total	Grand
		Canadian	Canadian	class II	total all
		National	Pacific	Total	railways
		Canadien	Canadien	catégorie II	général de
		National	Pacifique		tous les
					chemins
					de fer
322 Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8,968	1,997	2,521	13,486
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	596 213	136 311	167 349	899 873
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	158 281	10 847	281 544	450 672
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	16 159	75 134	29 316	120 609
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	29 288	43 296	2 619	75 203
33 Total carried – Total transporté ¹	"	799 941	265 588	480 828	1 546 357
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	288 024	149 412	101 248	538 684
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	201 890	99 000	93 407	394 297
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	310 027	17 176	286 173	613 376
330 Woodpulp – Pâte de bois					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	44,365	36,204	26,244	106,813
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 171 757	2 518 259	1 880 884	7 570 900
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	78 631	46 572	534 580	659 783
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	147 836	94 062	30 883	272 781
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	47 777	85 900	2 222	135 899
42 Total carried – Total transporté ¹	"	3 446 001	2 744 793	2 448 569	8 639 363
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 768 418	1 321 600	1 705 718	4 795 736
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	113 958	497 357	391 739	1 003 054
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 563 625	925 837	351 114	2 840 576
334 Newsprint paper – Papier journal					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	44,257	21,468	9,784	75,509
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 591 027	1 314 965	611 855	4 517 847
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	95 767	58 734	761 168	915 669
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	7 924	11 713	1 721	21 358
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 780	2 711	3 666	8 157
06 Total carried – Total transporté ¹	"	2 696 498	1 388 123	1 378 410	5 463 031
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	571 900	324 618	72 149	968 667
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	58 648	320 388	570 357	949 393
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 065 951	743 117	735 904	3 544 972
336 Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,282	2,661	60	12,003
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	539 297	157 400	2 386	699 083
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	92 810	2 984	115 924	211 718
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	17 394	180 927	4 065	202 386
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	255 384	140 961	24 752	421 097
15 Total carried – Total transporté ¹	"	904 885	482 272	147 127	1 534 284
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	162 824	44 716	4 616	212 156
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 124	186 786	69	187 979
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	740 937	250 770	142 442	1 134 149

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total	Grand	
		Canadian	Canadian	class II	total all	
		National	Pacific	Total	railways	
		Canadien	Canadien	catégorie II	Total	
		National	Pacifique		général de	
					tous les	
					chemins	
					de fer	
382 Sulphuric acid – Acide sulfurique						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,926	11,815	8,250	29,991
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	812 810	1 067 908	745 690	2 626 408
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	152 775	104 262	126 950	383 987
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	33 021	2 766	16 335	52 122
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 263	359	173	7 795
24	Total carried – Total transporté ¹	"	1 005 869	1 175 295	889 148	3 070 312
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	698 789	594 887	120 122	1 413 798
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	20 221	44 472	597 051	661 744
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	286 859	535 936	171 975	994 770
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	18,071	14,357	3,945	36,373
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 519 191	1 036 323	321 408	2 876 922
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	13 520	79 306	69 190	162 016
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	31 435	43 401	9 961	84 797
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	17 357	7 471	52 538	77 366
33	Total carried – Total transporté ¹	"	1 581 503	1 166 501	453 097	3 201 101
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 227 168	436 666	44 994	1 708 828
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	49 319	27 912	69 600	146 831
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	305 016	701 922	338 502	1 345 440
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	4,917	3,178	1,416	9,511
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	428 519	281 972	120 501	830 992
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	39 119	15 438	21 076	75 633
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	68 713	113 017	36 019	217 749
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 079	3 890	22 645	28 614
42	Total carried – Total transporté ¹	"	538 430	414 317	200 241	1 152 988
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	347 475	202 927	81 688	632 090
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	45 544	32 153	50 020	127 717
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	145 410	179 237	68 537	393 184
400 Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés						
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,624	6,208	2,428	18,260
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	779 989	496 324	192 857	1 469 170
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 787	14 085	11 784	27 656
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	59 786	2 312	10 245	72 343
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 455	–	1 991	8 446
06	Total carried – Total transporté ¹	"	848 017	512 721	216 877	1 577 615
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	636 478	309 755	9 898	956 131
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	21 724	154	13 133	35 011
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	189 815	202 812	193 846	586 473

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
402 Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,758	11,855	156	17,769
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	428 467	1 030 757	9 706	1 468 930
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	12 700	11 607	105 402	129 709
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	9 838	23 109	5 587	38 534
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	988	2 656	3 644
15 Total carried – Total transporté ¹	"	451 005	1 066 461	123 351	1 640 817
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	338 272	829 069	44 957	1 212 298
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	57 564	41 823	4 749	104 136
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	55 168	195 569	73 645	324 382
416 Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	63,134	54,049	9	117,192
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	5 718 893	4 907 024	810	10 626 727
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	3 757	74 024	77 781
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	318	3 334	63	3 715
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	2 862	–	2 862
24 Total carried – Total transporté ¹	"	5 719 211	4 916 977	74 897	10 711 085
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 714 341	2 302 226	31 648	6 048 215
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	21 273	48	63	21 384
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 983 597	2 614 702	43 187	4 641 486
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	10,373	13,846	680	24,899
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	894 983	1 249 220	59 391	2 203 594
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	12 525	123 813	124 835	261 173
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	57 883	208 076	17 044	283 003
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	158	5 166	156	5 480
33 Total carried – Total transporté ¹	"	965 549	1 586 275	201 426	2 753 250
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	630 309	598 661	23 323	1 252 293
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	73 485	4 197	7 149	84 831
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	261 755	983 417	170 955	1 416 127
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	18,284	2,126	1,843	22,253
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 404 217	173 429	144 488	1 722 134
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	25 095	71 561	81 822	178 478
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	167 337	175 623	11 581	354 541
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 360	11 739	35 545	53 644
42 Total carried – Total transporté ¹	"	1 603 009	432 352	273 436	2 308 797
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	945 621	346 757	75 315	1 367 693
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	78 204	15 834	54 962	149 000
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	579 183	69 761	143 157	792 101

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1992 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1992 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
442 Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12,982	2,193	4,423	19,598
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	847 010	147 162	253 374	1 247 546
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 054	6 739	65 503	75 296
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	28 990	8 606	5 652	43 248
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	879 054	162 507	324 529	1 366 090
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	727 847	101 526	270 627	1 100 000
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	112 804	272	53 164	166 240
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	38 403	60 710	738	99 851
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	31,878	8,404	6,328	46,610
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 008 314	528 637	407 924	2 944 875
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	107 447	52 746	103 538	263 731
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	94 012	12 652	64 912	171 576
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	61 100	61 100
15 Total carried – Total transporté ¹	"	2 209 773	594 035	637 474	3 441 282
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 124 894	253 351	60 455	1 438 700
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	64 271	12 517	207 147	283 935
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 020 607	328 166	369 872	1 718 645
468 Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6,185	3,775	3,242	13,202
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	430 516	287 816	235 128	953 460
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	227 287	413	28 515	256 215
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	6 353	12 535	23 225	42 113
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	702	2 528	3 230
24 Total carried – Total transporté ¹	"	664 156	301 466	289 396	1 255 018
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	491 841	151 291	51 412	694 544
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 951	856	235 135	246 942
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	161 365	149 319	2 849	313 533
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	10,714	16	143	10,873
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	808 035	1 113	8 448	817 596
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	242	–	264 528	264 770
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 058	–	49 763	51 821
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	414	414
33 Total carried – Total transporté ¹	"	810 335	1 113	323 153	1 134 601
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	72 193	36	49 631	121 860
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	54	331	132	517
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	738 088	746	273 389	1 012 223

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1992 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1992 – suite**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
516 Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,409	7,234	1,729	14,372
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	470 878	637 017	151 110	1 259 005
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	439	2 454	68 518	71 411
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 296	69 006	50 703	122 005
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté ¹	"	473 613	708 477	270 331	1 452 421
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	310 007	330 055	103 844	743 906
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	42 832	135 782	1 390	180 004
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	120 774	242 640	165 098	528 512
994 Total – Total					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	483,047	268,369	167,726	919,142
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	34 672 017	20 842 916	11 353 615	66 868 548
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 057 476	1 195 721	4 207 361	8 460 558
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 751 588	1 770 036	816 706	4 338 330
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	545 408	354 919	398 140	1 298 467
06 Total carried – Total transporté ¹	"	40 026 489	24 163 592	16 775 822	80 965 903
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	22 338 091	12 083 663	5 101 797	39 523 551
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 567 138	1 608 467	5 666 794	8 842 399
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	16 121 259	10 471 462	6 007 229	32 599 950
SECTION V					
End-products, inedible (C.L.) – Produits finals, non comestibles (charge complète)					
554 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	25,393	27,980	21,731	75,104
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	430 720	584 572	439 985	1 455 277
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	95 222	101 910	76 274	273 406
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	96 742	108 115	32 309	237 166
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	36	–	4 892	4 928
15 Total carried – Total transporté ¹	"	622 720	794 597	553 460	1 970 777
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	370 265	520 546	64 412	955 223
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	27 430	51 747	165 736	244 913
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	225 026	222 303	323 310	770 639
558 Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	43,547	16,225	3,469	63,241
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	773 358	237 458	51 222	1 062 038
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 606	11 813	75 358	92 777
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	44 507	30 688	2 457	77 652
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	102	–	3 292	3 394
24 Total carried – Total transporté ¹	"	823 573	279 959	132 329	1 235 861
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	298 158	174 156	71 920	544 234
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	57 393	14 382	4 198	75 973
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	468 022	91 422	56 210	615 654

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1992 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1992 – suite**

Commodity – Produit	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways		
	Canadian National	Canadian Pacific	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer		
	Canadien National	Canadien Pacifique				
SECTION VI						
Special types of traffic (C.L.) – Transports spéciaux (charge complète)						
995	Total – Total					
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	93,931	51,824	29,463	175,218
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 608 184	977 643	663 569	3 249 396
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	120 662	126 336	282 235	529 233
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	378 646	407 436	71 781	857 863
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 670	989	14 690	23 349
33	Total carried – Total transporté ¹	"	2 115 162	1 512 404	1 032 275	4 659 841
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 110 179	1 072 229	225 868	2 408 276
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	103 586	76 805	323 621	504 012
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	901 397	363 370	482 784	1 747 551
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et desgroupements d'expéditeurs					
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	24,726	14,026	53	38,805
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	955 776	374 247	809	1 330 832
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	83	144	30 073	30 300
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 833	60	30	4 923
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42	Total carried – Total transporté ¹	"	960 692	374 451	30 912	1 366 055
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	959 910	374 393	30 635	1 364 938
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	510	31	–	541
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	273	27	278	578
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics(plans i & v) (2)					
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	115,492	57,930	8,007	181,429
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 946 781	1 176 230	220 547	3 343 558
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 436	3 138	–	10 574
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	175 777	75 676	–	251 453
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	9	–	–	9
06	Total carried – Total transporté ¹	"	2 130 003	1 255 044	220 547	3 605 594
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 001 591	1 170 272	220 547	3 392 410
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	130	21 322	–	21 452
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	128 283	63 450	–	191 733

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1992 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1992 – suite**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer	
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (Plans i & v)²						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	103,475	127,697	–	231,172
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 466 029	3 804 655	–	7 270 684
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 429	72 591	–	75 020
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	100 152	1 071 757	–	1 171 909
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	10 188	204	–	10 392
15	Total carried – Total transporté ¹	"	3 578 798	4 949 207	–	8 528 005
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 326 188	3 764 238	–	7 090 426
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	4 356	148 460	–	152 816
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	248 254	1 036 509	–	1 284 763
996 Total – Total						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	244,509	200,065	19,949	464,523
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	6 397 148	5 361 400	650 519	12 409 067
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	12 673	88 548	52 535	153 756
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	283 329	1 157 743	91 939	1 533 011
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	10 463	346	6 829	17 638
24	Total carried – Total transporté ¹	"	6 703 613	6 608 037	801 822	14 113 472
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	6 319 496	5 336 975	530 001	12 186 472
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	5 454	170 050	38 229	213 733
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	378 664	1 101 011	233 592	1 713 267
998 Grand total, carload and non carload traffic – Total général, charge complète et chargements de détail						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,397,781	1,028,289	851,337	3,277,407
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	88 771 820	69 718 516	67 611 693	226 102 029
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 531 781	1 774 180	15 164 698	27 470 659
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 291 366	5 468 427	1 674 933	11 434 726
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 031 924	517 168	637 647	2 186 739
33	Total carried – Total transporté ¹	"	104 626 891	77 478 291	85 088 971	267 194 153
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	81 701 411	59 086 174	53 941 397	194 728 982
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 494 304	2 943 246	23 053 372	28 490 922
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	20 431 177	15 448 870	8 094 204	43 974 251

¹ Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other railways. Comprend l'ensemble du trafic marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans les totaux pour une société ferroviaire ou plus.

² Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Chapter 6

Financial Statistics and Revenue Freight Loaded by Quarter, 1992-1993

Chapitre 6

Statistiques financières et de chargements de marchandises payantes selon le trimestre, 1992-1993

Introduction

This chapter provides current information derived from monthly surveys in order to present up-to-date information on the railway transport industry.

Table 6.1 presents data on revenue freight loaded, derived from the monthly Railway Carloadings survey of 18 Class I and II common carrier railways operating in Canada. The information is presented for the Eastern and Western Divisions.¹

Table 6.2 contains information on the top ten commodities loaded in Canada in 1992 and 1993.

Table 6.3 provides operating revenues and expenses for seven selected railways in Canada. These carriers represent over 90% of the total revenues of the railway industry. At the time of publication, data were only available for the first 11 months of 1993.

For further details please refer to the **Railway Carloadings and Railway Operating Statistics** monthly publications, **Catalogue Numbers 52-001 and 52-003**.

Summary Statistics: 1992 and 1993

Freight Tonnage

Total revenue freight loaded in Canada totalled 224.4 million tonnes in 1993, about the same as that loaded in 1992.

Freight loadings in the Eastern division increased by 2.7%, while those in the Western division decreased by 2.0% between 1992 and 1993.

The tonnage loaded in Western Canada was higher than in Eastern Canada accounting for 55.4% of the total.

Introduction

Le présent chapitre fournit des données actuelles provenant des enquêtes mensuelles, afin de fournir des renseignements à jour sur le secteur du transport ferroviaire.

Le tableau 6.1 présente des données sur les chargements de marchandises payantes tirées de l'enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires menée auprès de 18 sociétés des catégories I et II domiciliées au Canada. Les données sont réparties selon les divisions de l'est et de l'ouest.¹

Le tableau 6.2 contient des renseignements sur les dix principales marchandises chargées au Canada en 1992 et 1993.

Le tableau 6.3 fournit les recettes et les dépenses d'exploitation des sept sociétés ferroviaires canadiennes les plus importantes qui représentent plus de 90% des recettes totales de l'ensemble du secteur ferroviaire. Au moment de la publication, les données n'étaient disponibles que pour les 11 premiers mois de 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les publications mensuelles **Chargements ferroviaires et Statistique de l'exploitation ferroviaire**, numéros 52-001 et 52-003 au catalogue.

Statistiques sommaires: 1992 et 1993

Tonnage des marchandises

En 1993, les marchandises chargées au Canada ont totalisé 224.4 millions de tonnes, ce qui représente presque le même tonnage par rapport en 1992.

Le tonnage des chargements de fret dans la région de l'est a augmenté de 2.7 %, alors que le tonnage chargé dans la région de l'ouest a chuté de 2.0% entre 1992 et 1993.

Le tonnage chargé dans l'ouest du Canada était plus élevé que celui chargé dans l'est du Canada et représentait 55.4% du total.

¹ The Eastern and Western Divisions for statistical purposes, are separated by an imaginary line running from Thunder Bay to Armstrong, Ontario. Freight loaded at Thunder Bay is included in the Western Division while loadings at Armstrong are reported in the Eastern Division.

¹ Pour les besoins de la statistique, l'Est et l'Ouest sont démarquées par une ligne imaginaire allant de Thunder Bay à Armstrong, en Ontario. Les chargements effectués à Thunder Bay sont rapportés dans l'ouest, alors que ceux effectués à Armstrong apparaissent dans l'est.

Table 6.1

Revenue Freight Loaded on Lines in Canada by Quarter, 1993, 1992, and 1991

	First quarter	Second quarter	Third quarter	Fourth quarter	Cumulative total
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Total cummulative
	'000 t				
Eastern Division – Division Est					
1993	23 275	26 142	23 035	27 564	100 017
1992 ^r	23 681	26 622	21 769	25 353	97 425
1991 ^r	23 836	27 355	25 727	25 941	102 859
Western Division – Division Ouest					
1993	30 783	32 233	29 148	32 182	124 345
1992 ^r	35 932	32 142	30 317	28 503	126 894
1991 ^r	31 905	36 619	32 262	34 710	135 496
Canada					
1993	54 058	58 375	52 183	59 746	224 362
1992 ^r	59 306	58 766	52 086	53 856	224 014
1991 ^r	55 741	63 974	57 989	60 651	238 355

^r revised figures – nombres rectifiés.

Table 6.2

Revenue Freight Loaded in Canada, Top Ten Commodities, 1993 and 1992

Tableau 6.2

Chargements de marchandises payantes, au Canada, dix principales marchandises, 1993 et 1992

Commodities – Marchandises	Jan. 1 – Dec. 31, 1993		Jan. 1 – Dec. 31, 1992 ^r	
	Tonnes '000	%	Tonnes '000	%
Coal – Charbon	33 873	15.1	32 373	14.5
Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer	31 406	14.0	33 627	15.0
Wheat – Blé	21 065	9.4	27 684	12.4
Potash – Potasse	10 204	4.5	10 639	4.7
Other grain – Autres céréales	9 838	4.4	8 632	3.9
Lumber – Bois d'oeuvre	9 279	4.1	8 433	3.8
Pulpwood chips – copeaux de bois à pâte	8 032	3.6	7 305	3.3
Woodpulp – Pâte de bois	7 768	3.5	7 650	3.4
Other chemicals and acids – Autres produits chimiques et acides	7 064	3.1	7 352	3.3
Newsprint paper – Papier journal	4 944	2.2	4 620	2.1
Total of Top Ten Commodities – Total des dix principales marchandises	143 473	63.9	148 315	66.2
Grand Total – Total Général	224 362	100.0	224 014	100.0

^r Revised figures. – Nombres rectifiés.

The ten leading commodities loaded are shown in table 6.2. There was a decrease of 3.3% in the loadings of these commodities between 1992 and 1993. They represented 63.9% of the loadings in 1993, down from 66.2% in 1992. Despite this decrease, the tonnage transported of those wood products listed in the top 10 commodities increased 7.2% in 1993 compared to 1992. The loadings of these products which are mostly transported to the United States have shown a continuous increase since the signing of the Free Trade Agreement with the United States.

Revenues and Expenses, January 1 to November 30, 1992-1993

The total revenues for the first 11 months of 1993, of the seven selected railways operating in Canada increased marginally to \$6,251 million from \$6,218 million, for the same period in 1992.

Meanwhile, operating expenses decreased slightly to \$6,266 million compared to \$6,312 million in 1992. This resulted in an improvement in the operating ratio from 1.02 in 1992 to 1.00 in 1993.

Les dix principales marchandises chargées sont présentées au tableau 6.2. On a enregistré une diminution de 3.3% des chargements de ces marchandises entre 1992 et 1993. Celles-ci ont représenté 63.9% des chargements totaux en 1993, en chute par rapport à 66.2% en 1992. Malgré cette diminution, le tonnage de ces produits du bois transportés, enregistré dans la liste des 10 principales marchandises a progressé de 7.2% en 1993 par rapport à 1992. Ces produits, qui sont surtout destinés aux États-Unis, ont affiché une croissance du trafic transfrontalier à la suite de la signature de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis.

Recettes et dépenses, du 1^{er} janvier au 30 novembre, 1992 et 1993

Pendant les 11 premiers mois de 1993, les recettes totales des sept sociétés ferroviaires sélectionnées au Canada ont augmenté faiblement passant de \$6,218 millions à \$6,251 millions, pendant la même période de 1992.

En même temps, les dépenses d'exploitation ont diminué légèrement pour atteindre \$6,266 millions par rapport à \$6,312 millions en 1992. Ceci a entraîné une amélioration du ratio d'exploitation qui est passé de 1.02 en 1992 à 1.00 en 1993.

Table 6.3

Operating Revenues and Expenses for Seven Selected Railways, by Quarter, 1991, 1992, and 1993

	First quarter	Second quarter	Third quarter	Fourth quarter	Cumulative total
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Total cummulfatif
\$'000 000					
Operating revenues – Recettes d'exploitation					
1993	1,660.6	1,777.6	1,643.5	1,169.4 ¹	6,251.0
1992 ^r	1,766.5	1,721.9	1,633.9	1,626.6	6,749.0
1991 ^r	1,673.9	1,859.0	1,684.0	1,798.3	7,015.1
Operating expenses – Frais d'exploitation					
1993	1,674.0	1,783.3	1,663.7	1,144.9 ¹	6,265.9
1992 ^r	1,726.4	1,728.0	1,776.4	2,583.1	7,813.9
1991 ^r	1,750.1	1,722.2	1,613.1	1,928.2	7,013.6

¹ Oct. and Nov. only. – Seulement les mois de Oct. et Nov.

^r Revised figures. – Nombres rectifiés.

Tableau 6.3

Recettes et frais d'exploitation pour les sept sociétés ferroviaires sélectionnées, selon le trimestre, 1991, 1992, et 1993

Chapter 7

Special Studies

7.1 Railways on Track... Trends in the Railway Industry

Yasmin Sheikh

In response to the downward trend in the railway industry in recent years, the major carriers have embarked upon a process of restructuring. They have reduced their work force, abandoned uneconomical lines or initiated the process and taken other steps to become more competitive. Although productivity has improved, the financial situation has deteriorated due to provisions for work force reductions and weak economic conditions.

Canadian railways have played a prominent role in the regional and economic development of the country. Before the highway system was developed, remote areas were serviced mainly through the railways. The network of railways, therefore included some uneconomical lines that required government assistance to run. The importance of railways, however, declined with time as other modes of transport developed. As a result, railways faced excess capacity. This problem has increased in recent years, as competition has intensified due to factors such as deregulation and globalization. Consequently, railways are restructuring their operations. This study compares the contribution of railways with other modes of transport and reviews important developments in the railway sub-sector in the last 10 years.

Section 1 looks at the change in the transportation sector and its components over 10 years. This analysis is based on the Gross Domestic Product (GDP) at 1986 prices.

Section 2 presents pertinent facts about railway freight transportation based on a time series of important variables such as revenues, tonnes, tonne-kilometres, fuel and employment.

Section 3 reviews the financial performance and output measures and relates them to efficiency and productivity.

Section 4 concludes the study with a summary.

Chapitre 7

Études spéciales

7.1 Sur la voie... du transport ferroviaire Tendances du secteur du transport ferroviaire

Yasmin Sheikh

Pour faire face à la tendance à la baisse des dernières années dans l'industrie ferroviaire, les principaux transporteurs ont mis en place un programme de restructuration. Ils ont réduit leurs personnels, ils ont abandonné ou sont en voie d'abandonner les lignes non rentables et ils ont entrepris des changements pour faire face à la compétition. Bien que la productivité se soit accrue, la situation financière s'est détériorée en raison de provisions pour la réduction des effectifs et la mauvaise conjoncture économique.

Les sociétés ferroviaires ont joué un rôle prépondérant dans le développement économique et régional du pays. Avant que le réseau routier ne soit mis en place, les régions éloignées étaient desservies principalement par les compagnies ferroviaires. Le réseau de chemins de fer comportait donc des itinéraires non rentables dont l'exploitation devait être financée en partie avec l'aide de l'État. Cependant, avec l'arrivée d'autres modes de transport, le transport ferroviaire a pris moins d'importance. Ainsi, les compagnies ont enregistré une surcapacité. Le problème s'est aggravé au cours des dernières années, la concurrence s'étant intensifiée en raison de facteurs tels que la déréglementation et la globalisation. Par conséquent, les compagnies procèdent à une restructuration de leurs opérations. La présente étude fournit une comparaison de l'apport du secteur du transport ferroviaire et de celui des autres modes de transport, et passe en revue des événements importants qui ont marqué le secteur secondaire du transport ferroviaire au cours de la dernière décennie.

La Partie 1 présente les changements qu'a subis le secteur des transports et ses composantes au cours des 10 dernières années. L'analyse se fonde sur le produit intérieur brut (PIB), au prix de 1986.

La Partie 2 présente des faits pertinents sur le transport de marchandises par chemins de fer, fondés sur une série chronologique d'importantes variables comme les recettes, le tonnage, le nombre de tonnes-kilomètres, le carburant et l'effectif.

La Partie 3 porte sur les mesures du rendement financier et de la production et établit une comparaison entre celles-ci et l'efficacité et la productivité.

Enfin, la Partie 4 présente un sommaire.

Section 1

The share of transportation sector in total gross domestic product has declined

Canada has a small domestic market and is therefore heavily dependent on exports. To offer Canadian products at competitive prices in the world, it is not only important to work towards productivity gains in production but also to maintain a fast and efficient transportation system. Canada is spread out geographically, many products must be transported over long distances to ports to be shipped overseas or to reach their destination in the United States.

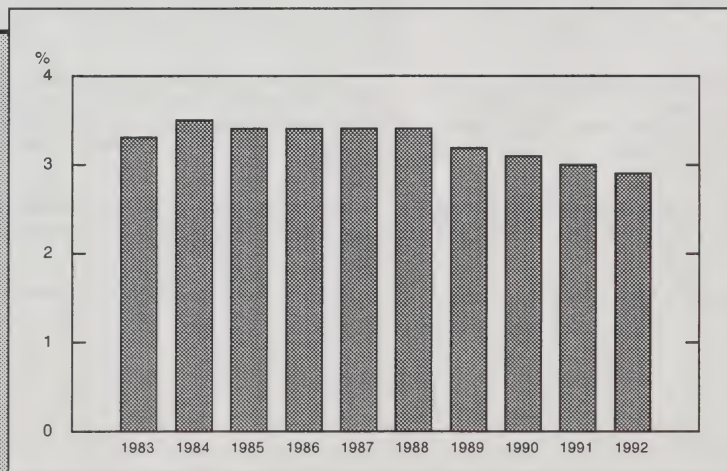
The transportation sector refers to:

- Air transport and services incidental to air transport
- Railway transport and related services
- Water transport and related services
- Truck transport industries
- Urban transit, interurban and rural transit systems

The share of the transportation sector in GDP was 3% in 1992, a gradual decrease from 4% in 1983. These figures do not represent the contribution of private carriers, whose principal function is to support the main operation of establishments such as manufacturing, retail or wholesale trading. The GDP generated by these carriers is included with the industry classification of the parent establishment. It is believed that such carriers are growing and may partly explain the decline in the share of the transportation sector in total GDP. Other factors that may have contributed towards this decline is lower price increase of transportation services relative to the price increase in the economy and increased use of the automobile.

Figure 7.1.1

Share of Transportation Sector in Total GDP,
1983 - 1992



La Partie 1

La part du secteur des transports au titre du produit intérieur brut a chuté

Le marché intérieur du Canada est restreint et le pays est donc largement tributaire des exportations. Si l'on veut offrir des produits canadiens des prix concurrentiels à l'échelle mondiale, il faut non seulement chercher à accroître la productivité, mais également maintenir un système de transports qui soit rapide et efficace. Le Canada est un vaste pays et nombre de produits doivent être transportés sur de longues distances vers des ports afin d'être expédiés outre-mer ou vers des destinations américaines.

Le secteur des transports renvoie :

- au transport aérien et aux services connexes du transport aérien;
- au transport ferroviaire et aux services connexes;
- au transport maritime et aux services connexes;
- aux entreprises de camionnage;
- aux systèmes de transport urbain, interurbain et rural.

En 1992, la part du PIB du secteur des transports s'est chiffrée à 3%, en baisse par rapport à 4% en 1983. Ce pourcentage ne représente pas l'apport des transporteurs pour compte propre dont le premier rôle est d'appuyer l'activité principale des entreprises comme celles de la fabrication, du commerce de détail et du commerce de gros. Le PUB généré par ces transporteurs est compris dans la catégorie de classification de la société mère. Il semble que ces transporteurs soient en expansion, ce qui explique en partie la diminution de la part du PUB qui revient au secteur des transports. La chute peut être également attribuable à l'augmentation moins élevée des prix des services de transport par rapport à l'augmentation des prix en général et à l'utilisation accrue de l'automobile.

Figure 7.1.1

Part du secteur des transports au titre du PIB,
1983 - 1992

The shares of railway and trucking sub-sectors in the total transportation sector have more or less stabilized in the last 10 years

In the 1940s and 1950s, transport activity on the tracks was replaced in large proportion by more traffic on the highways. This was the era of massive expansion of the highways. Trucking became the dominant mode of transport because of its reliability, flexibility and faster service. Following this, in the last 10 years, the contribution of truck transport to total GDP of the transportation sector has stabilized, ranging between 35% and 40%. The share of railway transport has also remained between 22% to 24%.

Between 1983 and 1992, the share of truck and railway transport in total transportation increased by 5% and 2% respectively, while that of air and marine edged down. The share of passenger transport decreased substantially, in both absolute terms (33%) as well as its share in total transportation (6%). This change has been brought about by increased ownership and convenience provided by the automobile, particularly over short distances.

Les parts du marché entre les sous-secteurs du transport routier et ferroviaire dans le secteur du transport se sont plus ou moins stabilisées au cours des 10 dernières années.

Dans les années 40 et 50, le transport sur les voies ferrées a été remplacé, en grande partie, par un trafic accru sur les routes. C'était l'époque de l'expansion massive des routes. Le transport par camions est alors devenu le principal mode de transport en raison de sa fiabilité, de sa souplesse et de la rapidité du service. Depuis 10 ans, la part du camionnage au titre du PIB du secteur des transports s'est stabilisée et a varié entre 35% et 40%. La part du transport ferroviaire est également demeurée stable, variant entre 22% et 24%.

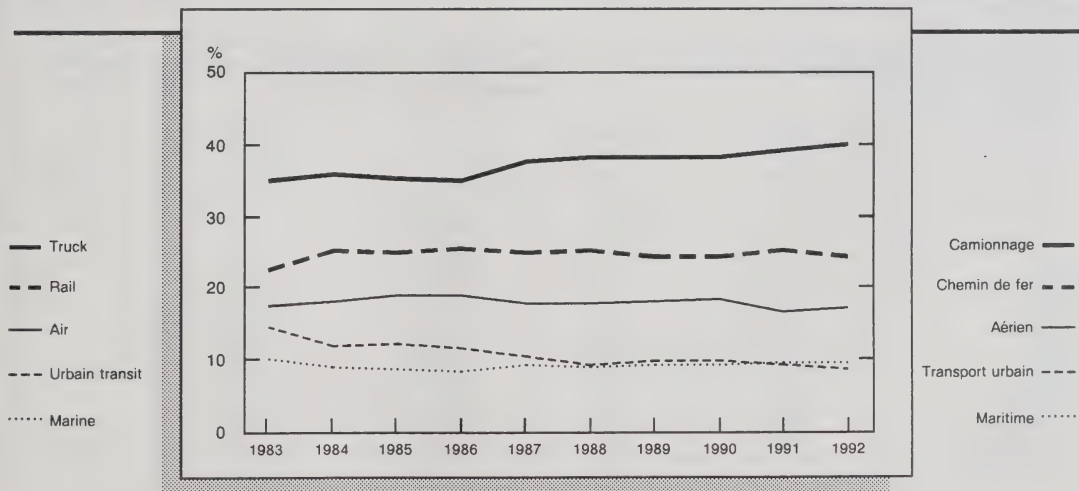
Entre 1983 et 1992, les parts du transport par camions et du transport par chemins de fer, par rapport à l'ensemble du secteur, ont progressé de 5% et de 2% respectivement, tandis que celles des transports aérien et maritime ont légèrement diminué. La part du transport des passagers a chuté considérablement, en termes absolus (33%) et au titre de l'ensemble du secteur des transports (6%). Ce changement est attribuable à l'augmentation du nombre de propriétaires et à l'avantage qu'offre l'automobile, particulièrement sur de courtes distances.

Figure 7.1.2

Share of Modes in the Transportation Sector's GDP, 1983 - 1992

Figure 7.1.2

Parts des modes de transport au titre du PIB du secteur des transports, 1983 - 1992



Section 2

Facts relating to freight transportation

Most of the railways' total operating revenues are generated by transporting freight. In general, this proportion has been over 80% of all revenues during the study period.

Table 7.1.1 presents a time series of selected variables pertaining to the transportation of freight. The Western Grain Transportation Act (WGTA) was passed in 1983. Its effect is noticeable in 1984 – the one year, when freight revenues and tonnes transported increased by 18% and 14% respectively and the one year when employment increased as well. A moderate growth of 3% in freight revenues and 2% in tonnes transported was also experienced in 1991 due to a surge in the demand for wheat and other grain exports and increased shipments of iron ores. The remaining years show stagnation, if not decline.

For the period, 1984-1992, the overall decline in freight revenues and tonnage transported was 5% and 7% respectively. The number of tonne-kilometres, often used as a measure of output also declined by 1%. During the same period, the railways managed to reduce employment by 36%. However, there are significant costs of discharge and lay-offs attached to this reduction, once these are provided for, the railways will be in a better position to compete with each other and other modes of transport. This issue is

La Partie 2

Faits se rapportant au transport de marchandises

La plus grande partie des recettes d'exploitation totales des sociétés ferroviaires proviennent du transport de marchandises. En général, au cours de la période à l'étude, cette composante a représentée plus de 80% de toutes les recettes.

Le tableau 7.1.1 présente une série chronologique de variables sélectives sur le transport de marchandises. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) est entrée en vigueur en 1983. Ses effets se sont fait sentir en 1984, la seule année où les recettes et le tonnage des marchandises ont augmenté de 18% et de 14% respectivement, et où l'effectif s'est également accru. Une croissance de 3% des recettes tirées du transport des marchandises et de 2% en tonnage a été enregistrée en 1991. Cette croissance est attribuable en grande partie à une demande accrue en exportation de blé et autres céréales ainsi que dans le nombre d'expédition de minerais de fer. Au cours des autres années, on a observé la stagnation, sinon le déclin.

Au cours des années, 1984 et 1992, les recettes tirées du transport de marchandises ont régressé de 5%, tandis que le tonnage a chuté de 7%. Le nombre de tonnes-kilomètres, souvent utilisé comme mesure du rendement, a également chuté de 1%. Les sociétés ferroviaires ont quant même réussi à réduire leur effectif de 36%. Une fois prévues les dépenses initiales liées aux congédiements et aux mises à pied, les compagnies seront plus compétitives. On examine la question plus à fond à la Partie 3.

Table 7.1.1

Freight Transportation Statistics, All Railways, 1983-1992

Year	Revenue Freight Marchandises payantes	Tonnes	Tonne-km	Employees Employés	Fuel consumed Consommation de carburant
	\$ '000,000	'000 000	'000 000		'000 000 litres
1983	5,287	250	225 380	89,155	1 869
1984	6,226	283	253 971	89,721	1 991
1985	6,137	272	242 121	85,768	1 944
1986	6,217	272	244 784	79,872	1 958
1987	6,563	285	267 764	75,120	1 998
1988	6,571	294	271 045	71,388	2 037
1989	6,084	281	249 036	68,328	1 880
1990	5,993	269	248 371	64,632	1 825
1991	6,184	274	260 537	60,442	1 881
1992	5,930	263	250 607	57,578	1 827

Tableau 7.1.1

Statistiques de transport de marchandises, tous les sociétés ferroviaire, 1983-1992

Figure 7.1.3

Freight Revenues, 1983 - 1992

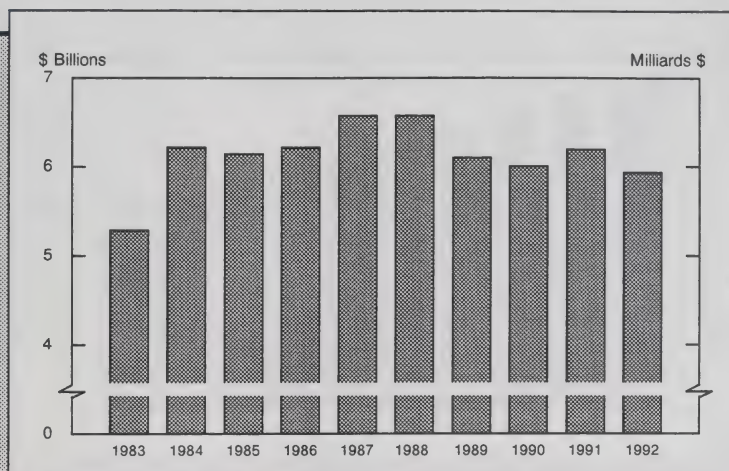


Figure 7.1.3

**Recettes tirées du transport de marchandises
1983 - 1992**

Figure 7.1.4

Tonnes and Tonne-kilometres, 1983 - 1992

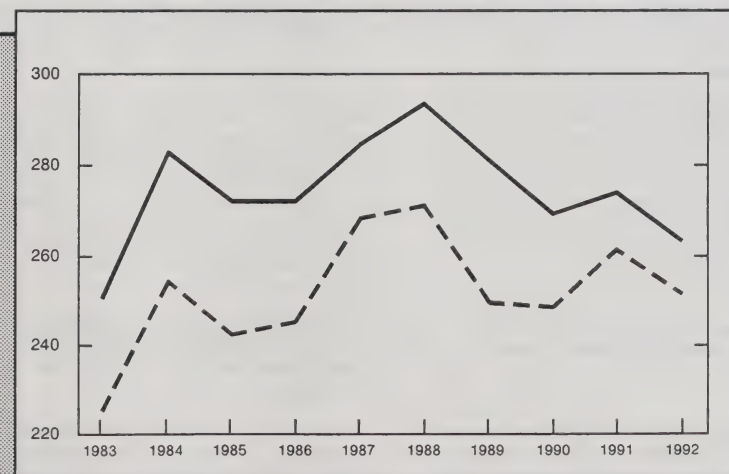


Figure 7.1.4

Nombre de tonnes et de tonne-kilomètres, 1983 - 1992

— Millions of
Tonnes
- - - Billions of
Tonne-
kilometres

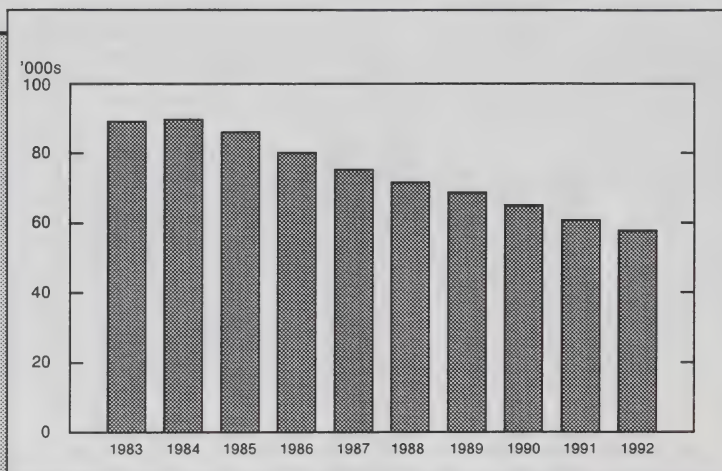
— Millions de
tonnes
- - - Milliards de
tonne-kilomètres

Figure 7.1.5

Number of Employees, 1983 - 1992

Figure 7.1.5

Nombre de Employés, 1983 - 1992



Section 3

The performance of the railways has deteriorated

The performance of the railways has deteriorated in recent years, as shown by two commonly used measures, the operating ratio and revenues per tonne-kilometre.

The operating ratio¹, the proportion of operating revenues absorbed by operating expenses, improved from 0.91 in 1983 to 0.88 in 1987, after the recovery from the 1981-82 recession. The legislation of the National Transportation Act of 1987 and globalization exposed the Canadian railways to strong competition from other modes of transport. The onset of the recession in 1989, the weak recovery so far and huge costs of lay-offs led to a notable deterioration in the operating ratio to 1.15 in 1992.

Freight revenues per tonne-kilometre for the railway industry are low compared to trucking

Freight revenues per tonne-kilometre are affected by the type of goods hauled and length of haul. Traditionally, the railways have transported high volume bulk commodities over long distances yielding

La Partie 3

Le rendement des sociétés ferroviaires s'est détérioré.

Au cours des dernières années, le rendement des sociétés ferroviaires s'est détérioré, comme le révèlent deux mesures courantes du rendement, soit le ratio d'exploitation et les recettes par tonne-kilomètre.

Le ratio d'exploitation¹, soit la part des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation, s'est amélioré pour passer de 0.91 en 1983 à 0.88 en 1987, après sortant de la récession de 1981-1982. La Loi de 1987 sur les transports nationaux et la globalisation ont cependant eu pour effet d'exposer les compagnies ferroviaires canadiennes à la concurrence exercée par les autres modes de transport et par les compagnies américaines. L'arrivée de la récession de 1989, la faible reprise observée jusque-là et les coûts élevés liés aux mises à pied ont entraîné une détérioration notable du ratio d'exploitation qui est passé à 1.15 en 1992.

Les recettes du transport de marchandises par tonne-kilomètre des compagnies ferroviaires sont relativement faibles comparativement à celles des entreprises de camionnage

Les types de marchandises transportées et la distance des parcours influent sur les recettes-marchandises par tonne-kilomètre. Depuis toujours, les compagnies ferroviaires transportent un tonnage élevé de marchandises en vrac sur

¹ Statistics pertaining to VIA Rail, revenues from services for VIA and passenger revenues were excluded to provide an operating ratio for freight transportation.

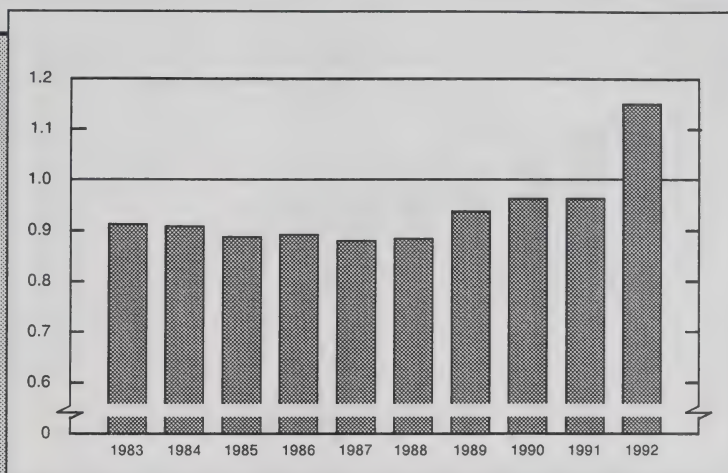
¹ Les statistiques sur VIA Rail, les recettes tirées des services offerts à VIA et les recettes tirées du transport des voyageurs sont exclues à fin de présenter le ratio d'exploitation pour le transport des marchandises.

Figure 7.1.6

Figure 7.1.6

Operating Ratio, 1983 - 1992

Ratio d'exploitation, 1983 - 1992



a relatively low rate of return. Revenues per tonne-kilometre have ranged between 02.35 cents and 02.45 cents during the study period. Using the same method of calculation, this rate was 09.10 cents² for trucking compared to 02.37 cents for rail, in 1992.

de longues distances, générant ainsi un taux de rendement relativement peu élevé. Les recettes par tonne-kilomètre ont varié entre 02.35 cents et 02.45 cents au cours de la période de référence. Ce taux est 02.37 cents pour les sociétés ferroviaires si on le compare à celui de 09.10 cents² générés par les entreprises de camionnage en 1992, utilisent la même méthode de calcul.

² Derived from preliminary data from the For-hire Trucking survey, 1992.

² Proviens des données préliminaires, de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui, 1992.

Figure 7.1.7

Figure 7.1.7

Revenues per Tonne, 1983 - 1992

Recettes par tonne, 1983 - 1992

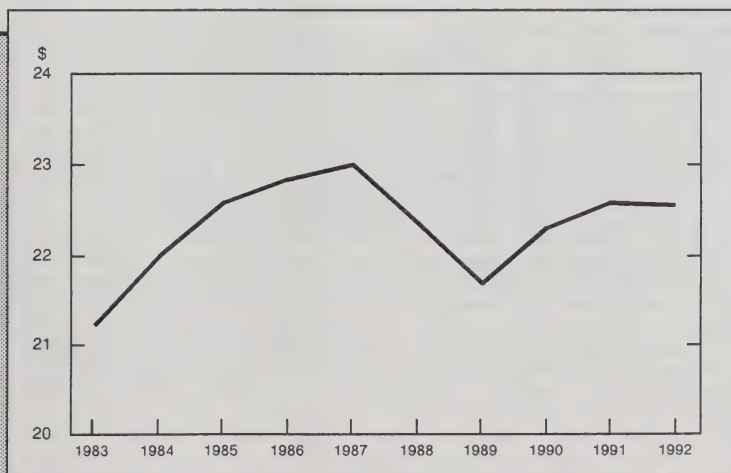
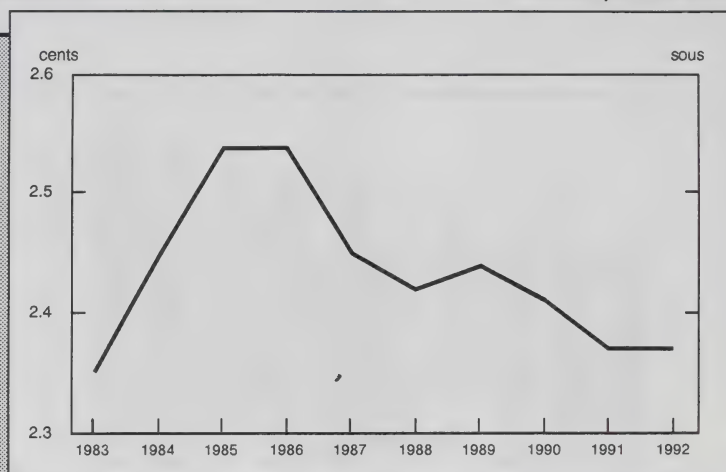


Figure 7.1.8

Revenues per Tonne-kilometre, 1983 - 1992

The railways have undertaken major steps to compete with trucking and capture a share of the north-south market opened up by the Free Trade Agreement (FTA) with the US and North American Free Trade Agreement (NAFTA) with the US and Mexico. With these initiatives the traffic mix transported by railways will change and hence revenues per tonne-kilometre may improve.

Revenues per tonne have been increasing since 1989, revenues per tonne-kilometre have declined implying that the average length of haul has increased.

Labour productivity has enhanced

The deteriorating financial situation has forced the railways to become more productive. Although, productivity can be enhanced in terms of all production factors, the most widely used measure is that of labour productivity. More so in the case of railways, as strong unions in the past had procured long term job security and handsome wage contracts for their members. In general, labour costs have accounted for over 40% of the operating expenses (figure 7.1.10), reducing the wage bill therefore, is an obvious means to achieve productivity gains. Between 1983 and 1992, the total number of employees decreased by 35% while freight revenues increased by 12% resulting in an increase in revenues generated per employee, from \$60 thousand in 1983 to \$103 thousand in 1992. Initially there are huge costs attached to workforce reduction and major cost reduction initiatives have as yet, not translated into an improved financial situation.

Figure 7.1.8

Recettes par tonne-kilomètre, 1983 - 1992

Les compagnies ferroviaires ont pris des mesures importantes pour faire concurrence aux entreprises de camionnage et saisir une part du marché nord-sud qu'ont ouvert l'ALÉ et l'ALÉNA. À la suite de ces initiatives, la composition du fret transporté par les compagnies ferroviaires, et de là, les recettes par tonne-kilomètre, devraient s'améliorer.

Les recettes par tonne augmentent depuis 1989, tandis que les recettes par tonne-kilomètre diminuent, ce qui laisse entendre que la distance moyenne des trajets s'est accrue.

La productivité de la main-d'oeuvre s'est accrue.

Face à la détérioration de leur situation financière, les compagnies ferroviaires ont dû devenir plus productives. Bien que tous les facteurs de production puissent influencer sur l'accroissement de la productivité, la mesure la plus courante est celle de la productivité de la main-d'oeuvre, plus particulièrement dans le cas des sociétés ferroviaires, de puissants syndicats ayant obtenu dans le passé une sécurité d'emploi et de bonnes conditions salariales pour leurs membres. L'effectif représente plus de 40% des dépenses d'exploitation (figure 7.1.10); la réduction du poste de la rémunération est un moyen évident d'accroître la productivité. De 1983 à 1992, le nombre d'employés a chuté de 35% alors que les recettes du marchandises ont augmenté, ce qui a eu pour effet de faire progresser la productivité par employé; de \$60 milles en 1983 à \$103 milles en 1992. Malgré cette importante initiative de réduction des coûts, la situation financière des compagnies ne s'est pas améliorée, car la réduction de l'effectif entraîne des dépenses initiales élevées.

Figure 7.1.9

Revenues Generated per Employee, 1983 - 1992

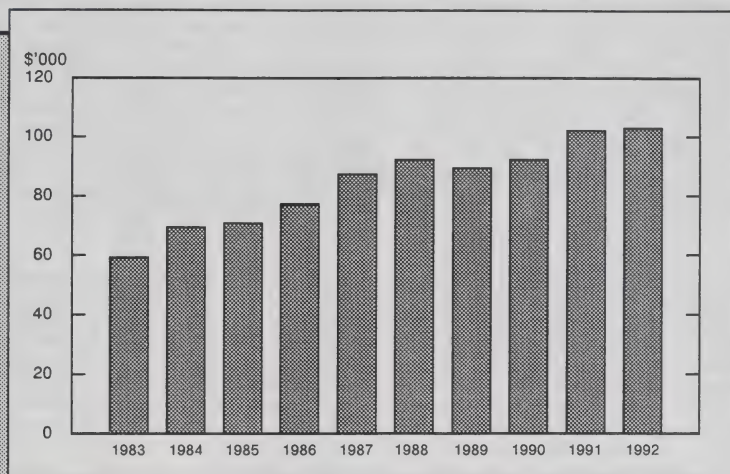


Figure 7.1.9

Recettes générées par employé, 1983 - 1992

Figure 7.1.10

Total Compensation as a Percentage of Expenses, 1983 - 1992

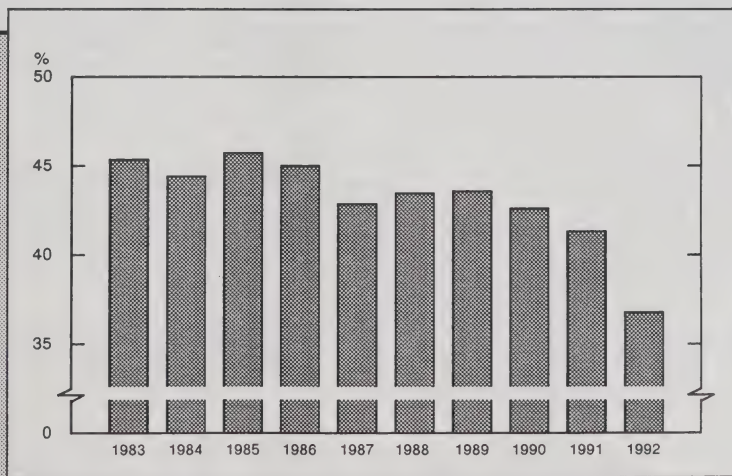


Figure 7.1.10

Rémunération totale en pourcentage des dépenses, 1983 - 1992

Rail rationalization

Another cost-cutting option for the two major railways is to discontinue money losing lines and share track that runs parallel. At present, there is too much track and not enough traffic to make it commercially viable. The largest Canadian railway, CN transports 92% of its freight volume on 39% of its track, mainly in the West³. In the last five years CN and CP have faced heavy losses in eastern and central Canada. Both railways would like to rationalize their operations by selling, abandoning and sharing track located in these two regions.

The National Transportation Act, 1987 provided for rationalization – the abandonment of inefficient and unprofitable lines. Between 1988 and December 31, 1992, the railways could apply for abandonment, up to 4% of track in a year. Although the provision was there, the railways were not able to benefit to the maximum since the process was lengthy, expensive and cumbersome. According to the annual review of the National Transportation Agency, 1992, in each of the five years since the legislation of the 1987 Act, the two major railway's application for abandonment were below the four percent limit. This restriction (of 4%) as of January 1, 1993 has been removed. Branch Line abandonments approved by the NTA between 1983 and 1992 are presented in table 7.1.2.

The length of track operated, which may be owned, leased or shared has also decreased consistently as shown in figure 7.1.11.

³ *The Financial Post*, Oct.2-4, 1993, speech to an Association of American Railroads conference in New Orleans by Paul Tellier, chief executive of Canadian National Railway Co.

Rationalisation des services ferroviaires

Une autre mesure de réduction des coûts pour les deux principales compagnies ferroviaires est d'abandonner les itinéraires non rentables et d'exploiter les voies parallèles avec d'autres compagnies. À l'heure actuelle, il y a trop de voies et pas suffisamment de trafic pour que les services soient commercialement viables. Le CN, la plus vaste société ferroviaire, transporte 92% de son volume de fret sur 39% de ses voies, surtout dans l'Ouest³. Au cours des dernières années, le CN et le CP ont enregistré de lourdes pertes dans le centre et l'est du Canada. Ces compagnies aimeraient rationaliser leurs opérations en vendant, en abandonnant et en utilisant en commun des voies situées dans ces deux régions.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux prévoyait la rationalisation, soit l'abandon des voies non rentables. Entre 1988 et le 31 décembre 1992, les compagnies pouvaient faire une demande d'abandon d'au plus 4% de la longueur des voies en une année. Bien que la disposition était en vigueur, les compagnies ferroviaires n'ont pu en bénéficier pleinement car le processus était long, lourd et coûteux. Selon le rapport annuel de 1992 de l'Office national des transports, à chacune des cinq années qui ont suivi l'adoption de la Loi de 1987, les demandes d'abandon émanant des deux principales compagnies ferroviaires n'ont jamais dépassé le seuil de 4%. Au 1^{er} janvier 1993, cette restriction (4%) n'était plus en vigueur. Le tableau 7.1.2. présente les demandes d'abandon de l'exploitation d'embranchements approuvées par l'ONT entre 1983 et 1992.

La longueur des voies exploitées, soit possédées ou à bail ou en commun a diminué de façon constante tel que démontré au graphique 7.1.11.

³ *The Financial Post*. Discours prononcé par Paul Tellier, directeur général de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, à une conférence de l'Association de American Railroads qui a eu lieu à New Orleans, du 2 au 4 octobre 1993.

Table 7.1.2

Branch Line abandonments¹, CN and CP, 1983-1992

	CN	CP	Total
		miles	
1983	389	105	495
1984	431	136	567
1985	418	9	427
1986	498	353	851
1987	141	120	262
1988	334	320	655
1989	839	439	1278
1990	233	590	823
1991	164	118	282
1992	201	232	433

¹ Under the Railway Act/National Transportation Act, 1987.

¹ Sous la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports de 1987.

Source: National Transportation Agency

Source: L'office national des transports.

Tableau 7.1.2

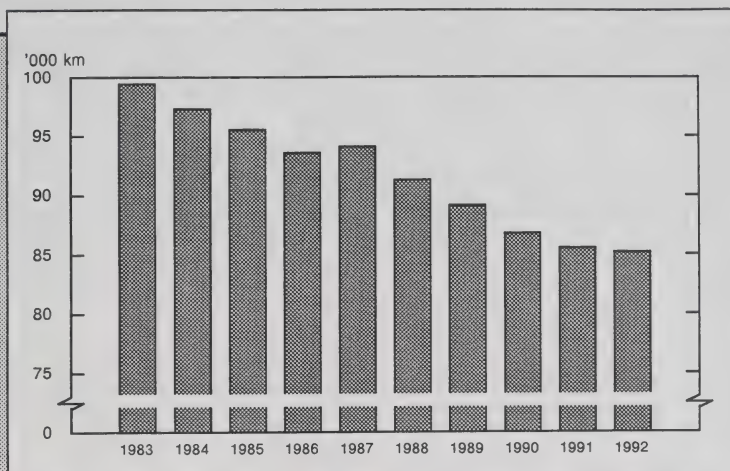
L'abandon des embranchements¹, le CN et le CP, 1983-1992

Figure 7.1.11

Figure 7.1.11

Total Length of Track Operated, 1983 - 1992

Longueur total des voies exploitées, 1983 - 1992



The railways are gearing up to provide a seamless North American service

Over the years the railways have watched their competitors – the truckers, capture an increasing share of the long haul freight market. The National Transportation Act, 1987 deregulated the transportation industry resulting in increased competition. Traditionally, the railways concentrated on the transportation of bulk commodities in the east-west corridor. The Free Trade Agreements (FTA and NAFTA) have opened up a lucrative north-south market for transporting goods. The two major railways are restructuring their networks to capture a fair share of this market and perhaps get back some of their lost market share. In order to provide a seamless North American service they have undertaken major initiatives such as:

- integrated Canadian operations with their US rail subsidiaries and purchased others, to form CN North America and CP Rail System;
- formed alliances with Canadian and American trucking companies;
- improved their facilities, equipment and infrastructure.

Les sociétés ferroviaires s'apprêtent à fournir un service nord-américain intégré.

Au cours des années, les sociétés ferroviaires ont vu leurs compétiteurs, notamment les entreprises de camionnage, prendre une part accrue du marché du transport de marchandises sur de longues distances. La Loi de 1987 sur les transports nationaux a eu pour effet de déréglementer le secteur des transports, et, ainsi, d'accroître la concurrence. Depuis toujours, les sociétés ferroviaires se chargent du transport des marchandises en vrac dans le corridor est-ouest. Les accords de libre-échange (ALÉ et ALÉNA) ont ouvert le marché lucratif nord-sud de transport des marchandises. Les deux principales sociétés ferroviaires procèdent actuellement à une restructuration de leur réseau respectif afin de s'approprier une juste part de ce marché et peut-être reprendre le terrain perdu. Dans le but de fournir un service nord-américain intégré, elles ont mis en oeuvre les mesures suivantes :

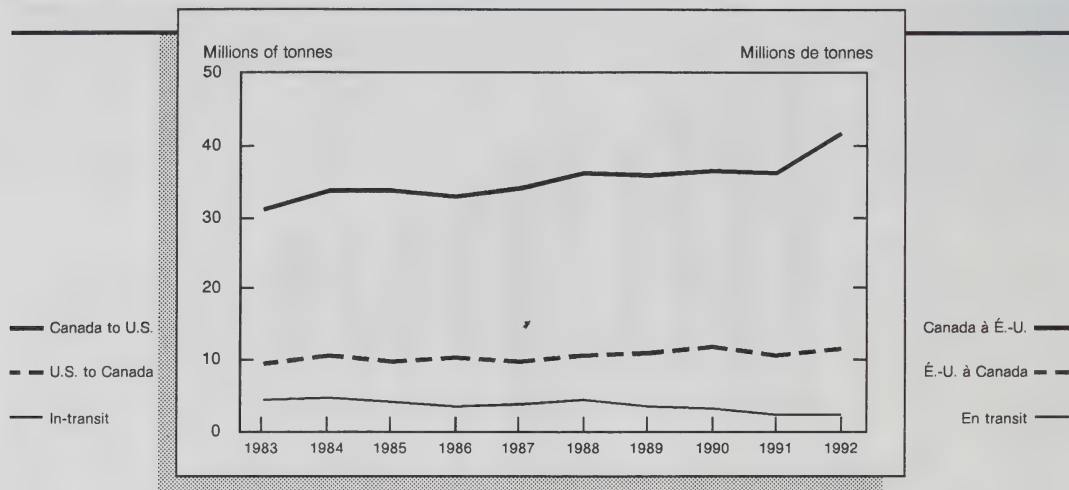
- intégration des opérations canadiennes et de celles des filiales américaines et acquisition d'autres sociétés pour former les sociétés CN Amérique du Nord et Réseau CP Rail;
- création d'alliances avec des entreprises de camionnage canadiennes et américaines;
- amélioration des installations, du matériel et de l'infrastructure.

Figure 7.1.12

Revenue Freight Traffic Between Canada and U.S., 1983 - 1992

Figure 7.1.12

Trafic de marchandises payantes entre le Canada et É.-U., 1983-1992



The tonnage of goods transported by rail, from Canada to the US is more than three times the volume moving in the opposite direction. This traffic consists mainly of lumber, newsprint paper, wood pulp and potash. Freight moving to Canada constitutes mainly mixed carload, soya bean oil, natural gas and road motor vehicles. Transportation between the two countries has increased during the study period (figure 7.1.12). However, overland rail traffic from US to US through Canada in 1992 was less than half of what it was in 1983. This traffic decreased particularly from 1988. The traffic is perhaps being transported by trucks.

Le tonnage des marchandises transportées par chemins de fer, du Canada aux États-Unis, est trois fois plus élevé que le tonnage transporté dans la direction opposée. Les chargements se composent principalement de bois d'œuvre, de papier journal, de pâte de bois et de potasse. Les chargements à destination du Canada se composent surtout de marchandises diverses, de soja, de gaz naturel et de véhicules automobiles routiers. Le trafic entre les deux pays s'est accru au cours de la période à l'étude (graphique 7.1.12). Cependant, en 1992, le trafic ferroviaire en provenance des États-Unis et à destination des États-Unis, via le Canada, représentait moins de la moitié du trafic enregistré en 1983. Le trafic a toutefois diminué à partir de 1988; le transport par camions peut peut-être expliquer cette diminution.

Section 4

Summary

- Of the 10 years under study, the railway industry experienced noticeable growth only in 1984. For the period, 1984-1992, freight transportation revenues, tonnages and tonne-kilometres decreased by 5%, 7% and 1% respectively.
- The railways have made significant gains in labour productivity. Between 1983 and 1992, the number of employees involved in the transportation of freight decreased 35% resulting in an increase of 74% in revenues generated per employee.
- The operating ratio of the railways improved from 0.91 in 1983 to 0.88 in 1988, since then it has deteriorated to 1.15 in 1992.

Section 4

Sommaire

- Au cours de la décennie observée, le secteur du transport ferroviaire n'a affiché une croissance marquée qu'en 1984. Pour des années, 1984-1992, les recettes des marchandises, le tonnage et les tonnes kilomètres ont chuté de 5%, 7% et 1% respectivement.
- Les sociétés ferroviaires ont enregistré des gains importants au niveau de la productivité de la main-d'œuvre. Entre 1983-1992, le nombre d'employés a chuté de 35%, ce qui a eu pour effet d'accroître de 74% les recettes générées par employé.
- Le ratio d'exploitation des sociétés ferroviaires s'est amélioré pour passer de 0.91 en 1983 à 0.88 en 1988; puis, il s'est détérioré pour se fixer à 1.15 en 1992.

- Despite cost cutting initiatives, the financial situation of the railways has worsened because of provisions for costs attached to workforce reduction and weak economic conditions.
- The two major railways have undertaken major restructuring of their operations to cut down on their losses and to participate in the north-south traffic boosted by FTA and NAFTA.
- Freight revenues per tonne-kilometres generated by the railways are low compared to trucking (02.37 cents versus 09.10 cents in 1992), as the railways mainly transport bulk commodities over long distances. With recent initiatives by the railways to change the traffic mix transported, revenues per tonne-kilometre may improve.
- The tonnage transported by rail, from Canada to the US is more than three times the volume moving in the opposite direction. The flow of traffic between the two countries has increased in recent years.
- The share of trucking in the GDP generated by the transportation sector is between 35% and 40% and that of railways is between 22% and 24%.
- Malgré les mesures de réduction des coûts, la situation financière des sociétés ferroviaires s'est aggravée en raison de provisions pour dépenses liées à la réduction de l'effectif et de la conjoncture économique.
- Les deux principales sociétés ferroviaires ont modifié considérablement la structure de leurs opérations afin de réduire les pertes et tirer profit des mouvements nord-sud amenés par l'ALÉ et l'ALÉNA.
- Les recettes par tonne-kilomètre générées par les sociétés ferroviaires sont relativement faibles par rapport aux recettes générées par les entreprises de camionnage, (02.37 cents comparativement à 09.10 cents en 1992) les premières transportant surtout des marchandises en vrac sur de longues distances. Avec les nouvelles mesures mises en oeuvre par les compagnies ferroviaires, la composition des chargements et, partant, les recettes par tonne-kilomètre, devraient s'améliorer.
- Le tonnage des marchandises transportées par chemin de fer, du Canada aux États-Unis est trois fois plus élevé que le tonnage transporté dans la direction opposée. Le trafic entre les deux pays s'est accru au cours des dernières années.
- La part des entreprises de camionnage au titre du PUB du secteur des transports varie entre 35% et 40%, et celle des compagnies ferroviaires, entre 22% et 24%.

7.2 Transportation of Dangerous Goods by Rail, 1992

Introduction

This study describes and analyzes the domestic and international movements of dangerous goods by rail. In 1992, 18.6 million tonnes of these goods were transported, representing an increase of 7.5% over the total of 17.3 million tonnes in 1991. These data, which pertain to Canadian National and Canadian Pacific Railways, were obtained through the Dangerous Goods Directorate of Transport Canada.

Definition-Dangerous Goods

According to the Transportation of Dangerous Goods Act, a 'dangerous good' is defined as 'any product, substance or organism included by nature or by the regulations' in any of the following classes:

- Class 1 – Explosives, including explosives within the meaning of the Explosives Act;
- Class 2 – Gases: compressed, deeply refrigerated, liquified or dissolved under pressure;
- Class 3 – Flammable and combustible liquids;
- Class 4 – Flammable solids; substances liable to spontaneous combustion; substances that on contact with water emit flammable gases;
- Class 5 – Oxidizing substances; organic peroxides;
- Class 6 – Poisonous (toxic) and infectious substances;
- Class 7 – Radioactive materials and prescribed substances within the meaning of the Atomic Energy Control Act;
- Class 8 – Corrosives; and
- Class 9 – Miscellaneous products, substances or organisms considered by the Governor in Council to be dangerous to life, health, property or the environment when handled, offered for transport or transported and prescribed to be included in this class.

Origin and Destination of Dangerous Goods

In table 7.2.1 the tonnes and number of carloads of dangerous goods moved by origin and destination are presented. The interline duplication has not been removed, each railway's portion of an interlined

7.2 Transport ferroviaire de marchandises dangereuses, 1992

Introduction

Les paragraphes suivants présentent une description et une analyse des mouvements ferroviaires intérieurs et internationaux de marchandises dangereuses. En 1992, ce type de marchandises a représenté 18.6 millions de tonnes, soit 7.5% de plus qu'en 1991 (17.3 millions de tonnes). Ces données, qui se rapportent au Canadien National et au Canadien Pacifique, ont été fournies par la Direction du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

Définition des marchandises dangereuses

Selon la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, celles-ci sont définies comme étant "les produits, matières ou organismes inscrits, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux classes suivantes:

- Classe 1 – Explosifs, y compris les autres matières assimilées à ceux-ci par la Loi sur les explosifs.
- Classe 2 – Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température.
- Classe 3 – Liquides inflammables et combustibles.
- Classe 4 – Solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.
- Classe 5 – Matières comburantes; peroxydes organiques.
- Classe 6 – Matières toxiques et matières infectieuses.
- Classe 7 – Matières radioactives et substances réglementées, au sens de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.
- Classe 8 – Matières corrosives.
- Classe 9 – Produits, matières ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe.

Origine et destination des marchandises dangereuses

Le tableau 7.2.1 présente le tonnage et le nombre de chargements de marchandises dangereuses selon l'origine et la destination. Le double comptage des transferts n'a pas été supprimé, aussi la part du transfert qui revient à chaque

movement is recorded as separate movement, thereby overstating the tonnage and the number of carloads.

- CN and CP moved about 20 thousand more cars, containing dangerous goods in 1992 compared to 1991. The corresponding tonnage increased from 17.3 million tonnes in 1991 to 18.6 million tonnes in 1992.
- The highest tonnage (7.4 million tonnes) originated in Alberta followed by Ontario (4.9 million tonnes). A major portion, 6.0 million tonnes were destined for the United States followed by British Columbia (3.4 million tonnes).
- Average tonnes per car of dangerous goods originating in Alberta were 77.4 tonnes compared to the Canada average of 66.1 tonnes.
- A high proportion (32.6%), of dangerous goods moved by CN and CP in 1992 were transported to the United States. In contrast only 6.2% were transported to Canada from the United States.

Intraprovincial Rail Movements

In 1992, intraprovincial rail shipments of dangerous goods accounted for 4.4 million tonnes or 23.5% of the total tonnage and 58 thousand carloads or 20.7% of total carloads. Both Ontario and Alberta transported about 1.1 million tonnes each within their respective provinces, thus accounting for the highest tonnage transported intraprovincially. This was followed by Québec with 0.8 million tonnes.

Interprovincial Rail Movements

Interprovincial rail movements of dangerous goods totalled 7.1 million tonnes or 38.2% of the total tonnage in 1992. These movements include the transportation of goods which may subsequently be exported by the marine mode.

The following province to province movements accounted for 55.9% of the tonnage carried interprovincially:

- Alberta to British Columbia 2.5 million tonnes
- Ontario to Québec 0.9 million tonnes
- Alberta to Ontario 0.6 million tonnes

The total number of carloads moved interprovincially were 126 thousand representing 44.9% of the total carloads moved.

compagnie ferroviaire est-elle inscrite comme un mouvement distinct. Il y a donc surdéclaration du tonnage et du nombre de chargements.

- En 1992, le CN et le CP ont exploité environ 20 milles wagons de plus qu'en 1991 pour le transport de marchandises dangereuses. Le tonnage transporté a augmenté pour passer de 17.3 millions de tonnes en 1991 à 18.6 millions de tonnes en 1992.
- L'Alberta a enregistré le tonnage le plus élevé (7.4 millions de tonnes); elle est suivie de l'Ontario avec 4.9 millions de tonnes. Une part importante, soit 6.0 millions de tonnes, était destinée aux États-Unis, puis à la Colombie-Britannique (3.4 millions de tonnes).
- Le tonnage moyen par wagon de marchandises dangereuses en provenance de l'Alberta s'élevait à 77.4 tonnes, par rapport à un tonnage de 66.1 tonnes pour l'ensemble du pays.
- Une part importante (32.6%) des marchandises dangereuses transportées par le CN et le CP en 1992 a été acheminée vers les États-Unis. Par contre, 6.2% seulement des marchandises dangereuses ont été acheminées par trains au Canada en provenance des États-Unis.

Mouvements ferroviaires intraprovinciaux

En 1992, les mouvements intraprovinciaux de marchandises dangereuses ont représenté 4.4 millions de tonnes ou 23.5% du tonnage total et 58 milles chargements ou 20.7% du nombre total de chargements. Environ 1.1 million de tonnes ont été transportées à l'intérieur de chacune des provinces de l'Ontario et de l'Alberta, soit le tonnage le plus élevé transporté à l'intérieur d'une même province. Vient ensuite le Québec avec 0.8 million de tonnes.

Mouvements ferroviaires interprovinciaux

En 1992, les mouvements interprovinciaux de marchandises dangereuses ont représenté 7.1 millions de tonnes ou 38.2% du tonnage total. Ces mouvements comprennent le transport de marchandises qui peuvent par la suite être exportées par mer.

Les mouvements interprovinciaux suivants ont figuré pour 55.9% du tonnage ainsi transporté:

- De l'Alberta vers la Colombie-Britannique 2.5 millions t
- De l'Ontario vers le Québec 0.9 million t
- De l'Alberta vers l'Ontario 0.6 million t

Le nombre total de chargements ferroviaires interprovinciaux a été établi à 126 milles ou 44.9% du nombre total de chargements.

Table 7.2.1

Railway Transport of Dangerous Goods, 1992: Freight and Railway Car Origin and Destination

Destination	New found land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario	Manitoba
	Terre- Neuve	Île-du- Prince Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick			
Origin							
Newfoundland							
Tonnes	416	-	-	-	277	107	-
Cars	31	-	1	-	20	18	-
Prince Edward Island							
Tonnes	-	-	-	-	-	-	-
Cars	-	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia							
Tonnes	6 867	-	76 453	92 375	12 171	25 822	1 728
Cars	482	-	1,198	1,477	623	1,162	110
New Brunswick							
Tonnes	-	-	7 354	598 967	189 072	99	139
Cars	-	-	107	7,202	2,317	3	3
Quebec							
Tonnes	9 058	-	123 008	139 058	811 581	222 551	33 227
Cars	511	-	2,766	1,779	11,355	4,645	1,017
Ontario							
Tonnes	14 746	-	115 420	107 929	851 514	1 099 753	141 038
Cars	1,077	-	4,087	1,636	13,413	14,385	4,802
Manitoba							
Tonnes	-	-	3 850	2 024	9 127	257 135	71 678
Cars	-	-	44	23	191	4,086	1,196
Saskatchewan							
Tonnes	-	-	2 047	10 655	922	14 650	158 222
Cars	-	-	52	159	29	212	2,336
Alberta							
Tonnes	-	-	50 971	25 287	215 931	560 581	182 750
Cars	-	-	836	337	2,925	7,033	2,617
British Columbia							
Tonnes	-	-	111	916	9 109	20 463	2 833
Cars	-	-	4	30	309	787	79
Northwest Territories							
Tonnes	-	-	-	-	-	-	-
Cars	-	-	-	-	-	-	-
Yukon							
Tonnes	-	-	-	-	-	-	-
Cars	-	-	-	-	-	-	-
United States							
Tonnes	-	-	10 599	13 924	288 662	523 252	24 853
Cars	-	-	202	177	6,353	6,789	402
Total							
Tonnes	31 087	-	389 813	991 135	2 388 366	2 724 413	616 468
Cars	2,101	-	9,297	12,820	37,535	39,120	12,562

Tableau 7.2.1

Transport ferroviaire de marchandises dangereuses, 1992: Tonnage et nombre de wagons selon l'origine et la destination

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Columbie- Britannique	Yukon	N.W.T. T.N.O.	United States États- Unis	Total	Origine
-	-	-	-	-	-	800	Terre-Neuve Tonnes
-	-	-	-	-	-	70	Wagons
-	-	-	-	-	-	-	Île-du-Prince-Édouard Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
1 258	2 033	413	-	-	13 062	232 182	Nouvelle-Écosse Tonnes
63	89	25	-	-	245	5,474	Wagons
-	73	25	-	-	21 220	816 949	Nouveau-Brunswick Tonnes
-	3	1	-	-	254	9,890	Wagons
16 111	62 769	62 507	-	-	944 339	2 424 209	Québec Tonnes
608	1,871	1,930	-	-	13,440	39,922	Wagons
60 507	323 531	226 175	-	-	1 958 646	4 899 259	Ontario Tonnes
2,300	11,885	7,411	-	-	26,872	87,868	Wagons
1 019	3 212	2 438	-	-	201 077	551 560	Manitoba Tonnes
29	163	43	-	-	2,667	8,442	Wagons
86 846	4 776	20 536	-	-	92 685	391 339	Saskatchewan Tonnes
1,159	78	262	-	-	1,257	5,544	Wagons
95 840	1 121 942	2 503 999	-	-	2 653 784	7 411 085	Alberta Tonnes
1,351	14,816	32,610	-	-	33,245	95,770	Wagons
1 611	73 888	501 255	-	-	64 935	675 121	Colombie-Britannique Tonnes
35	1,175	6,655	-	-	827	9,901	Wagons
-	-	-	-	-	-	-	Yukon Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
-	-	-	-	-	-	-	Territoires du Nord-Ouest Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
21 442	134 234	45 726	-	-	94 102	1 156 794	États-Unis Tonnes
322	1,975	573	-	-	1,063	17,856	Wagons
284 634	1 726 458	3 363 074	-	-	6 043 850	18 559 298	Total Tonnes
5,867	32,055	49,510	-	-	79,870	280,737	Wagons

Transborder Rail Movements

- In 1992 transborder movements totalled 7.1 million tonnes or 38.3% of total tonnage moved and 97 thousand carloads or 34.4% of total carloads moved.
- Transportation of dangerous goods from Canada to the United States were 5.9 million tonnes and 79 thousand carloads in 1992. Tonnage from Alberta (2.7 million), Ontario (2.0 million), and Québec (0.9 million) represented 93.4% of the tonnage moved from Canada to the United States in 1992.
- Traffic from the United States to Canada was considerably less than that destined for the United States. Carloads numbering 17 thousand moved 1.1 million tonnes of dangerous goods from the United States to Canada in 1992.

Dangerous Goods Transported from Canada to the United States by commodity in 1992

Table 7.2.2 presents the top 25 dangerous goods, ranked on the basis of tonnes transported from Canada to the U.S.

The top ranking commodity, Asbestos accounted for 17.5% of the total or 1 040 thousand tonnes and 12,046 carloads. This was followed by Sulphuric acid at 1 019 thousand tonnes accounting for another 17.1% of the total. The transportation of Sulphuric acid doubled compared with 0.5 million tonnes in 1991.

The top ten commodities based on tonnage, accounted for 4.5 million tonnes or 75.2% of the total tonnage of these goods transported to the U.S. in 1992. The number of railway carloads transporting the same commodities totalled 58 thousand or 74.0% of the total.

Dangerous Goods Transported into Canada from the United States in 1992

The tonnage of these goods transported into Canada by rail is considerably less than that transported to the United States. CN and CP transported 1.1 million tonnes in 1992 compared to 0.9 million tonnes in 1991, loading 17 thousand and 15 thousand carloads respectively. In 1992, Phosphoric acid accounted for the highest tonnage with 121 thousand tonnes or 11.4%, followed by Cyclohexane with 100 thousand tonnes and another 9.1% of the total.

The top ten goods, accounted for 676 thousand tonnes or 63.6% of the total transported into Canada. The number of carloads involved were 11 thousand or 65.0% of the total.

Mouvements ferroviaires transnationaux

- En 1992, les mouvements transnationaux ont représenté 7.1 millions de tonnes ou 38.3% du tonnage total et 97 milles chargements ou 34.4% du nombre total de chargements.
- Le transport de marchandises dangereuses du Canada vers les États-Unis a représenté 5.9 millions de tonnes et 79 milles chargements en 1992. L'Alberta (2.7 millions), l'Ontario (2.0 millions) et le Québec (0.9 million) ont représenté 93.4% du tonnage transporté du Canada vers les États-Unis en 1992.
- Le trafic en provenance des États-Unis était bien inférieur au trafic à destination des États-Unis. En 1992, 17 milles chargements représentant 1.1 million de tonnes de marchandises dangereuses ont été acheminés des États-Unis vers le Canada.

Marchandises dangereuses transportées par trains du Canada vers les États-Unis en 1992

Le tableau 7.2.2 présente les 25 principales marchandises dangereuses, classées selon le tonnage transporté du Canada vers les États-Unis.

L'amiante a occupé le premier rang avec 17.5% du tonnage total ou 1 040 milles de tonnes et 12,046 chargements. Vient ensuite l'acide sulfurique avec 1 019 milles de tonnes ou 17.1% du tonnage. Le tonnage de l'acide sulfurique a doublé par rapport à 1991 (0.5 million de tonnes).

Les dix principales marchandises dangereuses, selon le tonnage, ont représenté 4.5 millions de tonnes ou 75.2% du tonnage total des marchandises de ce type transportées vers les États-Unis en 1992. Le nombre de chargements ferroviaires de ces principales marchandises a été établi à 58 milles ou 74.0% du nombre total de chargements de marchandises dangereuses.

Marchandises dangereuses transportées par trains des États-Unis vers le Canada en 1992

Le tonnage des marchandises à destination du Canada était de beaucoup inférieur à celui des marchandises à destination des États-Unis. Le CN et le CP ont transporté 1.1 million de tonnes de marchandises en 1992 par rapport à 0.9 million de tonnes en 1991. Ils ont acheminé respectivement 17 milles chargements et 15,000 chargements. En 1992, l'acide phosphorique a représenté le tonnage le plus élevé avec 121 milles tonnes ou 11.4% du tonnage; vient ensuite le cyclohexane avec 100 milles tonnes ou 9.1% du tonnage total.

Les dix principales marchandises dangereuses ont figuré pour 676 milles tonnes ou 63.6% du tonnage total des marchandises dangereuses acheminées vers le Canada. On a enregistré 11 milles chargements ou 65.0% de tous les chargements de marchandises dangereuses à destination du Canada.

Table 7.2.2

**Railway Transport of Dangerous Goods, 1992:
Movement of Dangerous Goods from Canada to
U.S., based on Tonnage**

Tableau 7.2.2

**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
1992: mouvements de marchandises dangereuses
transportées du Canada vers les États-Unis, selon le
tonnage**

Dangerous Good	Tonnes	Share of total	Cars	Share of total
Marchandises dangereuses		Part du total	Wagons	Part du total
	No.	%	No.	%
Asbestos, white – Amiante blanc	1 040 605	17.5	12,046	15.3
Sulphuric acid – Acide sulfurique	1 018 521	17.1	11,714	14.9
Ammonia, anhydrous, liquified or solution – Ammoniac anhydre liquéfié, ammoniac anhydre ou en solution aqueuse	466 341	7.8	6,533	8.3
Isobutane or isobutane mixtures – Isobutane ou isobutane en mélange	448 568	7.5	6,752	8.6
Butane or butane mixtures – Butane ou butane Mélange	353 361	5.9	5,263	6.7
Propane – Propane	305 633	5.1	4,883	6.2
Methanol or methyl alcohol – Méthanol ou alcool méthylique	263 705	4.4	3,043	3.9
Sodium hydroxide, solution or caustic soda, solution – Hydroxyde de sodium en solution ou soude caustique en solution	224 673	3.8	2,658	3.4
Chlorine – Chlore	191 090	3.2	2,403	3.0
Flammable liquids, N.O.S. – Liquides inflammables, N.S.A.	162 899	2.7	2,995	3.8
Propylene – Propylène	143 573	2.4	2,281	2.9
Chromic sulphate – Sulfate chromique	135 119	2.3	1,456	1.8
Styrene monomer, inhibited – Styrène monomère stabilisé	121 575	2.0	1,431	1.8
Sodium chlorate – Chlorate de sodium	108 647	1.8	1,241	1.6
Ammonium nitrate fertilizers – Engrais au nitrate d'ammonium	85 734	1.4	952	1.2
Methane, refrigerated liquid or natural gas – Méthane liquid réfrigéré, ou Gaz naturel	74 914	1.3	1,230	1.6
Petroleum gases, liquified –	60 536	1.0	949	1.2
Butadiene, inhibited – Butadiène stabilisé	57 374	1.0	822	1.0
Sulphuric acid, spent – Acide sulfurique résiduaire	56 344	0.9	742	0.9
Vinyl chloride, inhibited – Chlorure de vinyle stabilisé	54 194	0.9	676	0.9
Ammonium nitrate – Nitrate d'ammonium	52 556	0.9	664	0.8
Ethylene Dichloride – Dichlorure d'éthylène	52 348	0.9	578	0.7
Sulphur Dioxide, liquified – Anhydride sulfureux liquéfié	50 873	0.9	694	0.9
Adipic acid – Acide adipique	47 744	0.8	569	0.7
Hydrogen peroxide, aqueous solutions – Peroxyde d'hydrogène en solution aqueuse	30 960	0.5	361	0.5
All other dangerous goods – Toutes les autres marchandises dangereuses	341 861	5.7	5,871	7.4
Total dangerous goods transported from Canada to U.S. – Total des marchandises dangereuses transportées du Canada vers les États Unis	5 949 748	100.0	78,807	100.0

Nature and Sources of Raw Data

Raw data on railway transport of hazardous goods is prepared and provided by CN and CP on an annual basis based on information on the route sheets. They provide the origin, destination, product, number of cars and tonnage concerning the shipments of these hazardous goods.

Coding Conventions

Products

CN and CP classify the products according to the seven-digit "Standard Transportation Commodity Code" (STCC). These codes are converted to a Product Identification Number (PIN) that correspond to the classification in Appendix II of the "Regulations Respecting Hazardous Goods, and the Storage and Shipment of Hazardous Goods" in effect in Canada.

Origins and Destinations

CP uses a four digit code to classify origins and destinations, and CN uses the five-digit "Freight Station Accounting Code" (FSAC). This information identifies the province or state but it is not possible to determine the route used between the point of origin and the destination.

In transit traffic, traffic whose origin and final destination is within the United States but which crosses Canadian territory is included in the data base. This category included 1,063 cars and 94 thousand tonnes in 1992. The data base does not include goods carried exclusively in the United States by CN and CP.

Sources of Error

The main source of error lies in the conversion of STCC codes to PIN codes. Some products that are classified as hazardous goods have a STCC description that is too general to allow a direct conversion to a PIN code. In cases where it was clear that the merchandise is not covered by the railway regulations, it was excluded from the data base.

There is a category of mixed cargo of hazardous and non-hazardous goods included in the tabulations. This cargo is not regulated as the component of hazardous goods tonnage is not known. The inclusion of the total weight of mixed cargoes leads to an over-estimation of tonnage.

Nature et sources des données brutes

Les données brutes sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses sont préparées et fournies par le CN et le CP sur une base annuelle à partir des renseignements contenus sur les feuilles de route. Les données portent sur les points d'origine et de destination, les produits, le nombre de wagons et le tonnage des chargements de marchandises dangereuses.

Normes de codage

Produits

Le CN et le CP classent les produits selon un code à sept chiffres (Standard Transportation Commodity Code (STCC)). Le code est converti en un numéro d'identification du produit (NIP) qui correspond à la classification qui se trouve à l'Annexe II des "Règlements concernant les marchandises dangereuses, ainsi que la manutention, la demande et le transport des marchandises dangereuses" en vigueur au Canada.

Origine et destination

Le CP emploie un code à quatre chiffres pour classer l'origine et la destination des marchandises, et le CN emploie un code à cinq chiffres (code comptable de gare de manutention). Ces codes identifient la province ou l'état, mais ne permettent pas de déterminer l'itinéraire entre le point d'origine et le point de destination.

Les marchandises en transit dont les points d'origine et de destination sont situés aux États-Unis mais qui empruntent le territoire canadien sont comprises dans la base de données. En 1992, cette catégorie comprenait 1,063 wagons et 94 milles tonnes. La base de données ne comprend toutefois pas les marchandises transportées par le CN et le CP exclusivement aux États-Unis.

Sources d'erreurs

La conversion des codes STCC aux codes NIP constitue la principale source d'erreurs. La description STCC de certaines marchandises classées comme marchandises dangereuses est trop générale pour permettre une conversion directe aux codes NIP. Lorsqu'il est évident qu'une marchandise n'est pas régie par les règlements du transport ferroviaire, elle est exclue de la base de données.

Les totalisations comprennent une certaine catégorie de chargements mixtes composés de marchandises dangereuses et de marchandises non dangereuses. Ces chargements ne sont pas réglementés car on ne connaît pas le tonnage des marchandises dangereuses. Si l'on inclut le tonnage total des chargements mixtes, on obtient une surestimation du tonnage.

Table 7.2.3

**Railway Transport of Dangerous Goods, 1992:
Movement of Dangerous Goods to Canada from
U.S., based on Tonnage**

Tableau 7.2.3

**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
1992: mouvements de marchandises dangereuses
transportées des États-Unis vers le Canada, selon le
tonnage**

Dangerous Good	Tonnes	Share of total	Cars	Share of total
Marchandises dangereuses		Part du total	Wagons	Part du total
	No.	%	No.	%
Phosphoric acid - Acide phosphorique liquide	121 136	11.4	1,374	8.2
Cyclohexane - Cyclohexane	96 844	9.1	1,143	6.8
Isobutylene - Isobutylène	87 696	8.3	1,303	7.8
Ethylenediamine tetraacetic acid or edt - Acide éthylènediamino tétraacétique,	84 430	7.9	1,082	6.4
Corrosive liquids, N.O.S. - Liquides corrosifs N.S.A.	68 614	6.5	1,424	8.5
Sodium hydroxide, solution or caustic soda solution - Hydroxyde de sodium en solution ou soude caustique en solution	65 258	6.1	740	4.4
Flammable liquids, N.O.S. - Liquides inflammables N.S.A.	45 714	4.3	684	4.1
Freight rate shipments, trailer-on-flat - Taux de frets d'embarquement	42 441	4.0	2,266	13.5
Vinyl chloride, inhibited - Chlorure de vinyle stabilisé	35 425	3.3	443	2.6
Methane, refrigerated liquid or natural gas, - Méthane liquide réfrigéré, ou Gaz naturel	28 044	2.6	453	2.7
Butane or butane mixtures - Butane, ou butane en mélange	25 788	2.4	389	2.3
Phenol, solid or phenol - Phénol solide, ou Phénol	20 407	1.9	255	1.5
Sulphuric acid, fuming or oleum - Acide sulfurique fumant, ou Oléum	20 173	1.9	228	1.4
Pyridilium pesticides, solid, toxic, N.O.S. - Pesticides bipyridyliques solides, toxiques, N.E.S.	15 953	1.5	196	1.2
Methyl methacrylate monomer, inhibited - Méthacrylate de méthyle monomère stabilisé	13 962	1.3	170	1.0
Toluene Diisocyanate - Diisocyanate de toluène	12 867	1.2	169	1.0
Ammonia, anhydrous, liquified or solution - Ammoniac anhydre liquéfié, ou ammoniac anhydre, ou ammoniac en solution	11 131	1.0	155	0.9
Hydrochloric acid solution or hydrochloric acid - Acide chlorhydrique en solution, ou acide chlorhydrique	10 979	1.0	126	0.8
Benzene - Benzène	10 878	1.0	148	0.9
Aluminum sulphate, solid - Sulfate d'aluminium solide	9 642	0.9	121	0.7
Chlorine - Chlore	9 520	0.9	119	0.7
Alcohols, N.O.S. - Alcools, N.S.A.	8 662	0.8	122	0.7
Calcium carbide - Carbone de calcium	8 420	0.8	152	0.9
Sulphuric acid - Acide sulfurique	7 796	0.7	91	0.5
Fluosilicic acid or hydrofluorosilicic acid - Acide fluorosilicique, ou acide hydrofluorosilicique	7 574	0.7	91	0.5
All other dangerous goods - Toutes les autres marchandises dangereuses	193 338	18.2	3,349	19.9
Total dangerous goods transported to Canada from U.S. - Total des marchandises dangereuses transportées des États-Unis vers le Canada	1 062 692	100.0	16,793	100.0

Chapter 8

Survey Concepts and Data Limitations

Chapitre 8

Concepts d'enquête et limites des données

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance to the provisions of Section 344 of the **Railway Act** (R.S.C. 1985 c.R-3) and Chapter S-19 of the **Statistics Act** (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and carloading statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies most fall within the legislative authority of the National Transportation Agency (NTA). Financial details of railways are reported in accordance with the **Uniform Classification of Accounts** (UCA), as prescribed by the NTA. The UCA was revised for the 1982 survey year resulting in changes in the reporting of data and classification of carriers. This also facilitated the separation by the railways of their rail and non-rail operations. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Railway companies falling within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I - Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.
- Class II - Other carriers involved in Canadian rail transportation.
- Class III - Other companies which report under the Railway Act, such as terminal, bridge and tunnel companies.

The companies surveyed correspond to the industry group 453 - Railway Transport and Related Service Industries, in Statistics Canada's **Standard Industrial Classification** (Catalogue No. 12-501, 1980 edition).

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification and converted to a 320 code structure derived from **Standard Commodity Classification Manual** of Statistics Canada (Catalogue No. 12-502, 1972).

Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions de la Section 344 de la **Loi sur les chemins de fer** (R.S.C. 1985 c.R-3) et du Chapitre S-19 de la **Loi sur la statistique** (Lois révisées du Canada, 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les chargements de wagons, sont produites à partir des déclarations soumises par les compagnies de chemins de fer publiques. La majorité des compagnies déclarantes sont sous la juridiction de l'Office national des transports du Canada (ONT). Le lecteur trouvera ici les états financiers des chemins de fer publics exploités au Canada déclarés suivant la Classification uniforme des comptes (CUC) établie par l'ONT. La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982, ce qui a eu pour effet de modifier la méthode de déclaration des données et la classification des transporteurs, et de faciliter la distinction, pour les sociétés ferroviaires, entre les activités ferroviaires et les activités non ferroviaires. Les lecteurs sont priés de consulter la Classification uniforme des comptes pour interpréter les présentes données.

Les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada sont classées comme suit :

- Catégorie I - Le Canadien National, le Canadien Pacifique Limité et VIA Rail Canada Inc.
- Catégorie II - Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens
- Catégorie III - Les autres compagnies qui relèvent directement de la Loi sur les chemins de fer, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent au groupe 453 des industries - Industries du transport et des services ferroviaires, **Classification type des industries** de Statistique Canada (n° 12-501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la **Standard Transportation Commodity Classification** des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the **Uniform Classification of Railway Employees** (introduced January 1, 1964).

Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

Financial, Operating and Carloading Statistics

Coverage and Survey Methodology.

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railways. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data for Class II and III carriers are grouped together.

Monthly Carloading statistics cover the activities of Class I and II carriers, and are also collected on the basis of a mail census.

The Annual data are reported on schedules or forms, specified by the National Transportation Agency and provided to the Transportation Division of Statistics Canada. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

Data Limitations

Users are advised to consult the UCA for concepts and reporting definitions as survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior knowledge of the accounts. For example, carriers may report total traffic over their tracks, hence operating statistics, such as passenger-car kilometres, and freight car-kilometres may be duplicated.

Railway transportation statistics cover the activities of common carriers offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. **Private railways** which transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, are **excluded**.

Special Notes on Carloading Statistics:

- i) Freight interlined between two-or-more Canadian rail carriers is included only once – unless specified otherwise – to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.
- ii) A railway which operates in both Canada and the United States will have all traffic south of the border considered a United States rail connection for the purpose of this publication. Thus, freight crossing the international

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

Méthodes et champ d'enquête et limites des données:

Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons.

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques financières et opérationnelles présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement des compagnies ferroviaires des catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs des catégories II et III ont été regroupées.

Les statistiques mensuelles sur les chargements de marchandises représentent les activités des transporteurs des catégories I et II et ont également été recueillies selon un recensement des compagnies.

Les données annuelles sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par l'Office national des transports et fournis à la Division des transports de Statistique Canada. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

Limites des données

Les lecteurs sont priés de consulter la CUC pour obtenir une définition des concepts et des méthodes de déclaration, les résultats d'enquête pouvant être mal interprétés si l'on ne possède pas les connaissances requises des comptes. Ainsi, les transporteurs peuvent déclarer le trafic total sur leurs voies, ce qui peut entraîner un double comptage des statistiques opérationnelles comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire du fret représentent seulement les activités des transporteurs publics – c'est-à-dire les compagnies ferroviaires qui offrent des services au grand public ou au secteur industriel, contre rémunération. **Les chemins de fer pour compte propre** qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui **sont exclus**.

Notes supplémentaires sur le chargement de fret des wagons :

- i) Le fret transporté par deux compagnies ferroviaires canadiennes ou plus est inclus seulement une fois – à moins d'indication contraire – afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclu.
- ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui exploite au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme un raccordement ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (en

boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from " or "delivery to" a United States rail connection. Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included herein. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

provenance ou à destination d'une compagnie ferroviaire américaine non déclarante ou transporté par une compagnie déclarante dans cette série) apparaît comme "reçues de" ou "livrées à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement. Aux fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme faisant partie intégrante de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

Glossary

Average Freight Carload

This statistic is tonne-kilometres divided by the number of loaded freight car-kilometres.

Average Train Speed

This statistic is train-kilometres divided by train hours. Train hours may include en route train switching time when used in this calculation.

Box Car

A closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

Branch Line

Branch line means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

A length of track serving facilities beyond the point of junction with a main line or another branch line.

Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of trainmen in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

Canadian Rail Operations

Rail operations consist of the transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) and include intermodal transportation which may involve the railway in transport modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre.

Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I – Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.
- Class II – Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.
- Class III – Other companies which report under the **Railway Act**, such as terminal, bridge and terminal companies.

Classification of Employees

All employees are classified with respect to occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one function or occupational class are counted in the one indicated by the greater part of the duties. Service hours and compensation are distributed between the other occupational classes in which the employee has worked (refer to Employment Function and Occupational Classification).

Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

C.O.F.C.

This represents **container on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Common Carrier

Any railway which holds itself out to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence, etc., with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retroactive wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

Delivered to other railways in Canada

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

Destination

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not only the point at which the reporting railway delivered the goods.

Employee

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or seasonal basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service. Part time workers are not included in the tables presented.

Employees, Number of

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension should be excluded.

Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

Empty Car-kilometres

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

Equipment (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, intermodal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

Equipment Maintenance

This service is responsible for the maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

Fiscal Period

Annual results for carriers are based on the years ending December 31.

Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

Freight Train-kilometres

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of revenue or company freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

General (Operations)

This activity concerns all operations and transactions required to support the overall railway enterprise and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

Gross Domestic Product

The gross domestic product is an indicator employed to assess the value of goods and services produced in a country.

Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment, intermodal equipments or freight over one kilometre of track. This includes all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

Intermediate Switching

A switching service which includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates or terminates the shipment nor receives a line haul on that shipment.

Intermodal

Intermodal operations involve movements by more than one mode of transport, essentially operations in which goods are carried in a highway trailer or freight container which is transferred between a rail car and other vehicles, (usually trucks or ships), which are used to accomplish the non-rail parts of the move.

International Carrier

A carrier that operates in Canada and the United States.

Interprovincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

In-transit

En route between the point of origin and the point of destination.

Intraprovincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

Kilometres of Track Operated

The total number of kilometres of track of all kinds, over which transportation operations are conducted.

Length of Road Operated

The single or first main track, measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

Loaded

Revenue freight originated directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and, idler or trailer cars.

Loaded Car-Kilometres

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight, and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

Locomotive Unit

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (providing it has a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

Locomotive Unit-kilometre

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

Main Line

For carriers under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the distinction between a main line and a branch line is based principally on the criterion of two million gross ton miles per track (others being: a) part of the **transcontinental** system; b) vital export-import links; c) **connecting lines**), the main line and branch line network for the three Prairie Provinces was defined. For the remaining provinces, the railways should apply the same methodology as outlined in the Decision with the threshold density of two million gross ton miles per track being used as the primary criterion.

For carriers not under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the definition of main line track is based on the criterion of two million gross ton miles per track annually.

Main Track

A track extending through and between stations upon which trains are operated. Main track of switching and terminal companies is all track kept clear for the passage of trains.

Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

Occupational Classification

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers

- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

O.C.S.

Acronym for **on company service**; essentially the movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Parlour Car

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

Passenger Car

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

Passenger Car-kilometres

Kilometres run by passenger cars in transportation service, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains are recorded by both VIA and the operating carrier.

Passenger-kilometre

The movement of a passenger a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by the distance transported.

Passenger Locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

Passenger-train Car-kilometres

Kilometres run by passenger-train cars in transportation service, including kilometres by loaded cars and also by empty cars deadheaded in connection with passenger service.

Passenger-train Kilometres

Kilometres run by passenger trains in revenue service, to transport passengers and baggage, etc., together with the kilometres run by trains comprised of deadhead passenger cars.

Piggyback

In railroad freight transportation, a term used to describe the hauling of loaded or empty highway trailers, or containers, on railroad freight cars.

Private-line Cars

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

Private Siding

A short line connected to a railway line, owned by an individual or company.

Railway Operations

This activity concerns all of the operations of the railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, intermodal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

Real Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

Received from other Railways in Canada

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

Received from United States rail destined to Canadian points

Traffic received from United States rail connecting, or transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

Received from United States rail destined to United States points

Freight moving from United States rail connections to points in the United States (i.e. overhead traffic).

Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

Road Maintenance

This function is responsible for the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

Rolling Stock

The freight and passenger cars owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

Second Main Track

The second track running parallel to the first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road bed.

Self-propelled Car

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.

Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacations, holidays, leaves of absence, etc., when paid for, and applies to all employees.

Siding

A track auxiliary to the first main track for meeting or passing trains, or a track for industrial purposes.

S.T.C.C. (Standard Transportation Commodity Code)

The S.T.C.C. system is a 7-digit coding structure designed to classify all commodities or articles, which move or may move in freight transportation.

T.O.F.C.

This represents **trailer on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Tonnes of Revenue Traffic

This statistic records the total weight of revenue shipments.

Tonne-kilometre

The movement of a tonne a distance of one kilometre.

Train

A unit of equipment, or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) in condition for movement over tracks by self-contained motor equipment. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a 100 car freight train.

Train Hours

Train hours are measured as the train time between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed train locomotives for performing train switching, usually computed at a rate of 9.6 kilometres per hour for the time actually taken up in such service.

Trans-border Shipment

A Canadian originating shipment which terminates in the United States as well as United States originating shipment which terminates in Canada.

Transportation (Non-train and Train)

This function is responsible for scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

U.C.A. means the revised Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada, for use by all railways subject to the jurisdiction of the Agency. These accounts are also used for carriers whose data are collected under the authority of the Statistics Act only.

Unloaded

Freight terminated directly on the road of the respondent. It includes: freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export; freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

Waybill Revenue

The gross revenue according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a received basis.

Ways and Structures

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

Yard Switching

Switching service performed by yard locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (yard switching minutes) and converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour. A yard switching minute is one minute's work in switching service by a yard crew. For the purpose of this statistic, **switching service** includes transfer train operations.

Glossaire

L'Aiguillage intermédiaire

Est un service qui comprend toutes activités d'aiguillage exercées par un transporteur autre que le premier ou le dernier transporteur et qui ne s'occupe pas du transport interurbain de cette marchandise.

Automotrice

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. Également appelé véhicule automoteur ou autorail.

Catégories d'employés

Tous les employés sont classés selon leur profession et on leur attribue une fonction propre et une catégorie professionnelle. Les employés qui entrent dans plus d'une fonction ou d'une catégorie professionnelle relèvent de la fonction ou de la catégorie dans laquelle ils assument le plus de tâches. Les heures de service et la rémunération sont réparties entre les autres catégories professionnelles au sein desquelles les employés ont travaillé (voir les Fonctions des chemins de fer et les Catégories professionnelles).

Catégories professionnelles

Les principales catégories professionnelles sont:

- Direction et surveillance
- Personnel des professions libérales, scientifiques et techniques et adjoints
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaîtres exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manœuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures ordinaires)
- Personnel du matériel flottant (chemin de fer) et employés d'autres opérations

Catégories de transporteurs

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes:

- Catégorie I – Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes.

Catégorie II – Autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens.

Catégorie III – Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer** comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Chargées

Le transport commercial de marchandises effectué directement sur une ligne de l'enquête, y compris les marchandises provenant d'embranchements privés non enquêtés; marchandises provenant de voies d'aiguillage reliées à celle de l'enquête lorsque les marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport proprement dit; marchandises provenant d'autres modes de transport; marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route; et wagons-allongés.

Chargement

Chargement utilisant un wagon pour le transport.

Chargement moyen d'un wagon

Le nombre de tonnes-kilomètres divisé par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Classification uniforme des comptes (CUC)

La CUC (version révisée de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes) est utilisée par tous les chemins de fer qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du Canada. Ces comptes intéressent également les transporteurs dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

CWP

Conteneur sur wagon plat: une forme courante de transport intermodal.

Déchargées

Marchandises livrées directement à partir d'une ligne de l'enquête, y compris celles livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur les lacs et sur la côte en vue de l'exportation; marchandise livrées à des voies d'aiguillage reliées à celles de l'enquête au point où à partir duquel plus aucun transport n'a eu lieu; marchandises livrées à d'autres modes de transport; et marchandises déchargées en vue de la transformation ou de l'usinage en cours de route.

DS

De service: le déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la société, tels que du matériel de service, des traverses ou du balast.

Destination

Destination, ne comprenant pas les modes de transport de correspondance, codée selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des livraisons inter-réseaux, la destination est celle de la livraison, et non seulement l'endroit auquel la société ferroviaire déclarante a livré les marchandises.

Embranchement

Une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer.

Une portion de voie desservant des installations au-delà du point d'embranchement avec une ligne principale ou un autre embranchement.

Embranchement particulier

Une courte ligne appartenant à un particulier ou à une société et reliée à une ligne de chemin de fer.

Emploi, fonctions

Les principales fonctions ferroviaires sont:

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou non)

Employé

Un employé se définit comme toute personne travaillant au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou sur une base saisonnière, et assujetti au pouvoir permanent de la compagnie de surveiller et de diriger l'exécution de son travail. Les présents tableaux ne comprennent pas les travailleurs à temps partiel.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans solde ou qui ont été suspendus sont exclus.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans solde ou qui ont été suspendus sont exclus.

En transit

Livraisons en route entre le point d'origine et le point de destination.

Entretien de l'équipement

Entretien et réparation de tous les éléments de puissance motrice, des wagons, des ateliers et des usines.

Entretien des voies

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Équipement (Exploitation)

Toute opération liée au **matériel** de chemin de fer, y compris les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, l'équipement intermodal, les machines du chemin de roulement et le matériel de service. Les activités comprennent les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel de chemin de fer.

Exercice financier

Les statistiques annuelles sur les transporteurs couvrant les années se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens

L'exploitation des chemins de fer comprend le transport par chemin de fer des marchandises et des voyageurs (inter-urbain et banlieue) et inclut le transport intermodal qui peut entraîner le passage à des moyens de transport autres que le chemin de fer lorsque ces opérations sont nécessaires pour compléter le transport ferroviaire.

Exploitation ferroviaire

Toutes les activités ferroviaires directement liées au service de transport, y compris l'exploitation des trains, les manœuvres de triage, les manœuvres de trains, les activités inter-modales, les activités liées aux gares et aux terminus et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

Feuille de route commerciale

Les recettes brutes selon la feuille de route, exprimées en dollars canadiens et déclarées sur la base des marchandises reçues.

Frais généraux

Toute opération nécessaire à l'exploitation du chemin de fer: administration générale, avantages sociaux des employés, impôts, assurances, achats et magasins de matériaux.

Heures de service rémunérées

Les heures rémunérées comprennent les heures effectivement travaillées, ainsi que les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés. Cette règle s'applique à tous les employés.

Installations communes

Voies, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un transporteur et utilisés par deux transporteurs ou plus.

Kilomètres de voies exploitées

Nombre total de kilomètres de voies de tous genres servant aux activités de transport.

Ligne principale

Pour les transporteurs qui relèvent de l'Office national des transports, la distinction entre la ligne principale et l'embranchement se fonde principalement sur le critère des deux millions de tonnes brutes par mille de voie (les autres étant a) faire partie du système **transcontinental**, b) les liaisons vitales pour l'exportation et l'importation et c) les **lignes de raccordement**) et ce pour les trois provinces des Prairies. Quant aux autres provinces, il est proposé d'appliquer la décision susmentionnée, la densité maximale de deux millions de tonnes brutes par mille de voie étant le principal critère.

Pour ce qui est des transporteurs qui ne relèvent pas de la compétence de l'Office national des transports, la définition de ligne principale se fonde sur le critère de deux millions de tonnes brutes par mille de voie annuellement.

Livrées à des chemins de fer des États-Unis

Les marchandises livrées à des raccordements ferroviaires ou transportées au delà de la frontière par l'enquête.

Livrées à des chemins de fer du Canada

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires canadiens et marchandises livrées à d'autres modes de transport (autre que les traversiers d'automobiles) lorsque celles-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

Locomotive

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. Peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des véhicules.

Locomotive de manœuvre-kilomètre

Nombre de kilomètres accordés aux locomotives pour les manœuvres de triage; calculé à raison de 9.6 kilomètres à l'heure pour le temps réel de triage.

Locomotive haut-le-pied

Locomotive ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètre

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie des opérations du transporteur déclarant.

Locomotive voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de train de voyageurs.

Longueur des voies exploitées

Voie unique, ou première voie principale mesurée selon la distance entre les terminus et servant au transport ferroviaire.

Manoeuvre

Pratiquée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de trajet.

Marchandises inter-réseaux

Chargements empruntant les voies de deux transporteurs ou plus. Cet échange est appelé un mouvement inter-réseaux.

Matériel roulant

Wagons de marchandises et voitures de voyageurs que possède un transporteur ferroviaire; ne comprend pas les unités motrices.

Parcours de ligne

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer; ne comprend pas les manœuvres de triage.

Produit intérieur brut

Indicateur servant à déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur réel

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada

Marchandises provenant directement de raccordements ferroviaires canadiens et provenant d'autres modes de transport (autres que les traversiers d'automobiles), lorsque celle-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un transport ferroviaire antérieur est indiqué.

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités américaines

Marchandises passant de raccordements ferroviaires des États-Unis à des localités des États-Unis (trafic intermédiaire).

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités canadiennes

Marchandises, provenant de raccordements ferroviaires américains ou transportées ou de ce côté-ci de la frontière par l'enquêté et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route

Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de marchandises.

Ratio d'autonomie financière

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par le total des actifs.

Ratio d'endettement

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation

Proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Rémunération totale

La rémunération est le montant brut, avant les déductions aux fins d'impôt, versé aux employés, y compris les vacances, les jours fériés, les congés, etc. payés. La rémunération ne comprend pas l'augmentation salariale rétroactive qui, bien qu'elle soit versée dans l'année en cours, s'applique à une période antérieure.

RSWP

Remorque sur wagon plat: une forme courante de transport ferroviaire intermodal.

Seconde voie principale

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posées sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux

Service non payant assuré par un train de la société.

STCC (Standard Transportation Commodity Code)

Le système de STCC est un système de codage à sept chiffres servant à classifier les produits ou les biens qui sont transportés ou qui peuvent l'être.

Tonnage des marchandises payantes

Statistiques du tonnage total des livraisons de marchandises payantes.

Tonne brute-kilomètre

Déplacement d'une tonne d'équipement de rail, d'équipement intermodal ou de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie; comprend tous les déplacements sur les voies du transporteur (sauf les opérations de triage) et les opérations des autres transporteurs.

Tonne-kilomètre

Déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Trafic intermodal

Mouvement d'un chargement empruntant au moins deux modes de transport, plus particulièrement, marchandises transportées dans une semi-remorque routière ou un conteneur et transférées d'un wagon à d'autres modes de transport (habituellement des camions ou des navires) qui servent à effectuer le transport hors-rail des marchandises.

Trafic local

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transfert.

Train

Un ou plusieurs éléments du matériel (locomotives haut-le-pied non comprises) dont le déplacement sur les voies est assuré par un moteur indépendant. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

Train-heure

Temps qu'il s'est écoulé entre le départ du premier terminus et l'arrivée au dernier, moins le temps consacré aux manœuvres d'aiguillage en route.

Train-kilomètre

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Train marchandises-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains, d'un terminus ou d'une gare à l'autre, pour le transport de marchandises payantes ou de marchandises de la compagnie; également, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue en parcours haut-le-pied. Les trains de marchandises qui remorquent des voitures de voyageurs sont considérés comme des trains de marchandises.

Train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des trains de voyageurs transportant des voyageurs et des bagages, etc., ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par des trains composés de voitures haut-le-pied.

Transport (par train ou non)

Inscription à l'horaire, contrôle et exploitation des trains et d'autres services connexes, exploitation des terminus et répartition des wagons et des unités motrices. Déplacement de marchandises de détail et par exprès.

Transport non commercial

Matériaux et fournitures de la société transportés sans frais dans les trains de marchandises d'un chemin de fer particulier, pour son propre usage.

Transporteur

Quiconque autorisé à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international

Transporteur exploitant au Canada et aux États-Unis.

Transporteur interprovincial

Transporteur exploitant dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intraprovincial

Transporteur n'exploitant que dans une province ou un territoire.

Transporteur public

Offre au grand public un service de transport de marchandises ou de voyageurs moyennant rétribution.

Triage

Pratiqué par les locomotives de manœuvre aux gares de triage conçues à cette fin. Comprend les manœuvres aux terminus et les transbordements en gare.

Triage-kilomètre

Temps consacré au triage (minutage des manœuvres de triage) et converti en kilomètres à raison de 9.6 kilomètres à l'heure. Une minute correspond à une minute de travail de l'équipe de triage. Aux fins des présentes statistiques, le **service de manœuvre** comprend les opérations de transbordement.

Véhicule-kilomètre

Le déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

Vitesse moyenne d'un train

Le nombre de trains-kilomètres divisé par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de triage en cours de trajet.

Voie d'évitement

Voie industrielle ou voie adjacente à la voie principale qui permet aux trains de se croiser et de doubler.

Voies et ouvrages

Toute opération liée aux éléments fixes de chemin de fer, y compris les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communications et d'énergie, les terminus et les postes de carburant. Les activités comprennent la réparation et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des éléments fixes de chemin de fer.

Voie industrielle

Voie de triage desservant une mine, une manufacture, une fonderie ou une usine.

Voie principale

Voie qui traverse une gare et relie une gare à une autre. Pour les lignes de triage et de terminus, la voie principale est toute voie dégagée pour le passage des trains.

Voiture de la direction

Voiture possédée ou louée par des transporteurs publics, ou appartenant à des particuliers voyageant gratuitement, aux fins d'affaires.

Voiture de train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures d'un train de voyageurs en service, y compris le nombre de kilomètres parcourus par les voitures occupées et non occupées haut-le-pied.

Voiture de voyageurs

Voiture de train de voyageurs aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc.

Voiture-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures en service de transport; comprend les voitures-kilomètres occupées et non occupées. Les voitures-kilomètres faisant partie des trains de VIA sont déclarées tant par VIA que par le transporteur.

Voiture ordinaire

Voiture avec sièges ordinaires ou basculants destinée au transport des voyageurs durant le jour.

Voiture-salon

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotants et d'autres avantages; les voyageurs doivent verser un supplément.

Voyageur-kilomètre

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. S'obtient en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

Voyageur payant

Voyageur admis dans un train contre paiement d'un billet.

Wagon chargé-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises dans des trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société exclusivement pour des travaux.

Wagon couvert

Un wagon fermé comportant un toit et une porte pour les services généraux.

Wagon de particulier

Wagons de marchandises appartenant à des sociétés autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses; quelquefois appelés wagons privés.

Wagon de queue

Un wagon habituellement en queue d'un train de marchandises, réservé au personnel pour recevoir et transmettre des signaux, remplir des feuilles de route ou accomplir d'autres tâches.

Wagon de tête

Wagon d'un train de voyageurs pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc.; ne compte aucun aménagement pour le transport des voyageurs.

Wagon de train marchandises-kilomètre

Kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

Wagon-kilomètre

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Wagon-tombereau

Wagon muni de portes latérales et de parois de bout, utilisé pour le transport de marchandises telles que le sable, le gravier et le charbon.

Wagon-trémie

Wagon pour le transport de marchandises sèches en vrac dont les trappes permettent le déchargement par gravité de toute la charge.

Wagon vide-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises vides et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs sous contrôle ou propriété du chemin de fer et se déplaçant sans feuille de route, à l'exclusion de l'équipement réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.



ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:**PHONE:****FAX TO:****METHOD OF PAYMENT:**

Marketing Division
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0T6



1-800-267-6677

Charge to VISA or
MasterCard. Outside
Canada and the U.S. call
(613) 951-7277. Please
do not send confirmation.



(613) 951-1584

VISA, MasterCard and
Purchase Orders only.
Please do not send confir-
mation. A fax will be treated
as an original order.

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number

Signature

Expiry Date

☐ Payment enclosed \$

Please make cheque or money order payable to the
Receiver General for Canada - Publications.

☐ Purchase Order Number

(Please enclose)

Authorized Signature

Company

Department

Attention

Title

Address

City

Province

()

()

Postal Code

Phone

Fax

Please ensure that all information is completed.

Catalogue
Number

Title

Date of
Issue
or
Indicate an
"S" for
subscriptions

Annual Subscription
or Book Price

Canada

United
States

US\$

Other
Countries
US\$

Quantity

Total

\$

► Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

► GST Registration # R121491807

► Cheque or money order should be made payable to the
Receiver General for Canada - Publications.

► Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds
drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

DISCOUNT
(if applicable)

GST (7%)
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

**MODALITÉS DE PAIEMENT:**

VISA, MasterCard et bon de commande seulement. Veuillez ne pas envoyer de confirmation: le bon télécopié tient lieu de commande originale.

(Veuillez écrire en caractères d'imprimerie.)

Service

À l'attention de

Fonction

Adresse

Ville

Province

Code postal

Téléphone

Télécopieur

Veuillez vous assurer de remplir le bon au complet.

(Cochez une seule case)

☐ Veuillez débiter mon compte ☐ VISA ☐ MasterCard

N° de carte

Signature _____

Date d'expiration

☐ Paiement inclus _____ \$

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du
Receveur général du Canada – Publications.

☐ N° du bon de commande _____

(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

<p>▶ Veuillez noter que les prix au catalogue pour les É.-U. et les autres pays sont donnés en dollars américains.</p>	<p>TOTAL</p>	
<p>▶ TPS N° R121491807</p>	<p>REDUCTION (s'il y a lieu)</p>	
<p>▶ Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du <i>Receveur général du Canada – Publications.</i></p>	<p>TPS (7 %) (Clients canadiens seulement)</p>	
<p>▶ Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %. Les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.</p>	<p>TOTAL GÉNÉRAL</p>	<p>PF 093238</p>

MERCI DE VOTRE COMMANDE!



Canada

THE 1994 CANADA YEAR BOOK

Your indispensable and comprehensive reference source on Canada

For essential information on Canada, turn to the *Canada Year Book*. An invaluable resource, the 1994 edition is beautifully designed in an inviting and easy-to-read format.

The 1994 *Canada Year Book* examines recent events, changes and trends in great detail. Organized carefully into 22 chapters, it answers questions on virtually every topic from geography through health to banking.

This edition features:

- ▶ Over 700 crisply written pages packed with eye-opening information on life in Canada — from social, economic, cultural and demographic perspectives
- ▶ 250 concise tables plus 63 charts and graphs that put statistical information into focus
- ▶ Stunning photographs capturing distinctively Canadian scenes by some of this country's finest photographers
- ▶ Fascinating short feature articles covering everything from archaeology to white collar trends

Trusted for over 125 years by students, teachers, researchers, librarians and business people, the *Canada Year Book* is the reference source to consult first on all aspects of Canada.

An enduring addition to any home or office library!

ORDER YOUR COPY OF CANADA YEAR BOOK TODAY.

Available in separate English and French editions, the 1994 *Canada Year Book* (Catalogue No. 11-402E) is \$59.95 plus \$5.05 shipping and handling in Canada, US \$72 in the United States, and US \$84 in other countries.

To order, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and charge it to your VISA or MasterCard.

L'ANNUAIRE DU CANADA 1994

Un ouvrage complet et indispensable sur le Canada

Pour obtenir des renseignements essentiels sur le Canada, consultez *l'Annuaire du Canada*. Inestimable source d'information, l'édition de 1994 est un ouvrage d'une présentation très soignée, attrayant et facile à lire.

L'Annuaire du Canada 1994 étudie en profondeur les événements, les tendances et les changements récents. Divisé en 22 chapitres, il répond à vos questions sur presque tous les sujets, depuis la géographie jusqu'à la santé et la banque.

Voici ce que vous trouverez dans l'édition de 1994 :

- ▶ Plus de 700 pages écrites dans un style vif et pleines de renseignements intéressants sur les dimensions sociales, économiques, culturelles et démographiques de la vie canadienne
- ▶ 250 tableaux concis et 63 graphiques et diagrammes qui permettent de mettre en perspective l'information statistique
- ▶ Remarquables photographies de paysages typiquement canadiens par certains des photographes canadiens les plus illustres
- ▶ Courts articles fascinants sur des sujets divers, depuis l'archéologie jusqu'à l'évolution de la situation des cols blancs

Ouvrage de référence de prédilection des étudiants, des enseignants, des chercheurs, des bibliothécaires et des gens d'affaires, et ce depuis plus de 125 ans, *l'Annuaire du Canada* est celui qu'il faut consulter en premier pour en savoir plus long sur tous les aspects du Canada.

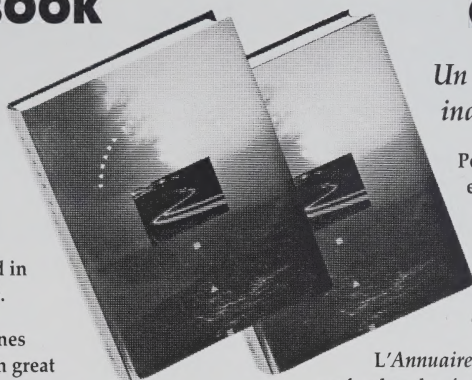
Un volume que vous voudrez conserver longtemps dans votre bibliothèque ou au bureau!

COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI VOTRE EXEMPLAIRE DE L'ANNUAIRE DU CANADA

Vous pouvez vous procurer la version française ou anglaise de *l'Annuaire du Canada 1994* (no 11-402F au catalogue) au coût de 59,95 \$ (supplément de 5,05 \$ pour les frais d'expédition et de manutention) au Canada, 72 \$ US aux États-Unis et 84 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous le préférez, télécopiez votre commande en signalant le 1-613-951-1584 ou téléphonez sans frais au 1-800-267-6677 et portez les frais à votre compte VISA ou MasterCard.



THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

TRANSPORTATION

SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

Trucking in Canada

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. \$45 (plus GST) in Canada, US\$54 in the United States, and US\$63 in other countries.

Rail in Canada

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. \$45 (plus GST) in Canada, US\$54 in the United States, and US\$63 in other countries.

Shipping in Canada

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. \$41 (plus GST) in Canada, US\$49 in the United States, and US\$57 in other countries.

Surface and Marine Transport Bulletin

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. \$75 (plus GST) in Canada, US\$90 in the United States, and US\$105 in other countries.

The Special Transportation Package

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

Best of all, you save 20% when you invest in all four publications! Order the *Special Transportation Package* and pay only \$165 (plus GST) in Canada, US\$198 in the U.S. and US\$230 in other countries. Quote package number 10-234.

To order write:

Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

For faster ordering, call 1 800 267-6677, or fax (613) 951-1584.

Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

POUR TOUT SAVOIR SUR LES

TRANSPORTS

MARITIME ET TERRESTRE

ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

Le camionnage au Canada

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. 45 \$ (TPS en sus) au Canada, 54 \$ US aux États-Unis et 63 \$ US dans les autres pays.

Le transport ferroviaire au Canada

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. 45 \$ (TPS en sus) au Canada, 54 \$ US aux États-Unis et 63 \$ US dans les autres pays.

Le transport maritime au Canada

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. 41 \$ (TPS en sus) au Canada, 49 \$ US aux États-Unis et 57 \$ US dans les autres pays.

Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de 75 \$ (TPS en sus) au Canada, 90 \$ US aux États-Unis et 105 \$ US dans les autres pays.

Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications. Commandez la *série spéciale sur les transports* et ne payez que 165 \$ (TPS en sus) au Canada, 198 \$ US aux États-Unis et 230 \$ US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

Pour commander, écrivez à :

Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada,
Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le

1-800-267-6677 ou télécopiez votre commande au (613) 951-1584. Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.

374500048

